SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 14 y 15 minutos.)

-Damos la bienvenida al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y a su equipo. Ya lo pusimos en antecedentes de que como esta es la última Rendición de Cuentas, por un problema de plazos constitucionales necesitamos que el martes entre al Plenario. Van a disponer de una hora para realizar las exposiciones y luego habrá media hora para las preguntas y los aplausos.

Tiene la palabra el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR MINISTRO.- En primer lugar, buenas tardes. Es un placer estar aquí nuevamente en esta instancia de Rendición de Cuentas.

En segundo término, quiero decir que el esquema que nosotros traemos es el siguiente: la idea es que centralicemos -cosa que no hacemos nunca, pero que haremos a partir de las limitaciones que se nos plantean hoy- todas las intervenciones en quien habla. En todo caso, las preguntas las contestarán los Directores correspondientes, siempre que se pueda.

Al principio, los señores Senadores van a ver algunos reportes gráficos de obras que realizamos en el año 2013, que abarcan desde la Dirección Nacional de Vialidad hasta la Dirección Nacional de Arquitectura. Esto es una muestra muy breve.

Vamos a resumir la intervención central, y como somos un Ministerio muy grande vamos a hacer un esfuerzo para compactar la información.

Queremos señalar que nuestro Ministerio invierte todo lo que tiene disponible para ejecutar en materia de inversión. Insisto con esto porque siempre hay confusión en el sentido de que somos el único Ministerio que tiene tope y crédito. El crédito es mucho más grande que el tope: el crédito es la aspiración a la que podemos llegar en la medida en que hayan recursos disponibles, y el tope es lo que efectivamente se puede ejecutar. Tan así es que en todo este Período el tope no se ha incrementado y, por lo tanto, hemos ejecutado todo lo que teníamos para ejecutar.

En materia de vialidad, me adelanto a decir que la ejecución de los recursos no solo es la cuestión presupuestal, sino que también tiene que ver con nuestra participación en la Corporación Vial del Uruguay, lo que nos permite, utilizando este instrumento, incrementar la inversión en esa materia.

Tenemos un plan estratégico al 2030, acordado por los partidos políticos, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, las cámaras empresariales y los trabajadores. Es la única política de Estado que tiene esos niveles de consenso que van más allá de los partidos políticos representados en el Parlamento.

En ese plan nos planteamos como objetivo hacer del Uruguay en 2030 un gran centro de distribución de mercancías y personas que vayan de la región al mundo y viceversa.

Desde el punto de vista de los objetivos del quinquenio, nos propusimos como objetivo estratégico asegurar una adecuada conectividad entre las unidades de producción de bienes y servicios, y las terminales de entrada y salida de esa producción.

Para ello establecimos algunas prioridades que fueron las siguientes: por un lado, en materia de infraestructura de transporte y logística -que es un gran capítulo que luego vamos a desarrollar un poco más-, toda la cuestión relativa, el aumento de la oferta portuaria, la accesibilidad a puerto, las rutas del grano, la madera y el turismo, que son obras prioritarias allí. Luego, como consecuencia de esto, la seguridad vial. Y, por último, todo lo que refiere al desarrollo de la infraestructura del ferrocarril, de vías férreas impulsadas por nosotros, más allá que no tenemos un rol protagónico desde ese punto de vista.

La infraestructura social y comunitaria tiene que ver con el capítulo que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas desarrolla en materia de apoyo a instituciones, del Programa Realizar -que fue una creación de esta gestión- y del fondo concursable Obra Joven, que también es una creación de esta Administración.

Otro pilar refiere a la mejora de los procesos y la reestructura interna, y el último tiene que ver con la acción internacional que desarrollamos a lo largo de toda la gestión. Esto se debe a que debemos tener un relacionamiento internacional fuerte no solamente porque participamos en el Mercosur y en la Unasur, sino también porque tenemos empréstitos internacionales que ejecutar, negociar y conversar con distintos organismos.

Dije que teníamos esas primeras prioridades dentro del primer pilar, que tiene que ver con el incremento de la oferta portuaria, el desarrollo de los corredores de la producción, la seguridad vial, la rehabilitación del modo ferroviario -fundamentalmente en el desarrollo de la infraestructura ferroviaria porque sin vías no hay posibilidad de que haya tren- y todo lo que es el desarrollo de la propia estructura del Ministerio para ponerla acorde con los objetivos planteados.

Tan así es que también como consecuencia de ello nos propusimos el desarrollo de lo que se llama transporte fluvial, la marina de cabotaje, a través de la rehabilitación de los puertos comerciales y deportivos -estos más inclinados hacia el campo del turismo- y un cambio de lo que ha sido la mentalidad tradicional en lo que refiere a la conectividad del Uruguay que estaba muy concentrada en el eje norte-sur convergente hacia el puerto de Montevideo.

En la medida en que el gobierno ha tomado la decisión de considerar la construcción de un puerto de aguas profundas, toda la conectividad tiene que leerse a partir de ahora en un cambio de diseño de la matriz de transporte y logística para pasar de esa clave norte-sur -a la que yo llamo «el modelo inglés»- a una clave regional que nos permita darle prioridad a las vías transversales que conecten con el puerto de aguas profundas -que es un puerto con vocación regional- y que también sirva para conectar el eje Valparaíso-Santos.

Esto lo estamos haciendo en varias acciones, promoviendo la unión de los empresarios para que hagan iniciativas y tengan una corporación, para que aúnen esfuerzos y puedan competir con otros que puedan postularse desde el exterior, que tengan iniciativas y, además, que asuman riesgos para que vayan, poco a poco, dejando de ser contratistas del Estado y asuman el riesgo que asumen los empresarios a la hora de hacer las inversiones.

Entonces, estamos ampliando la oferta portuaria. Los señores Senadores han visto lo que es el desarrollo de todo el litoral oeste del país, en el río Uruguay, así como el desarrollo del puerto de Salto y del de Paysandú. El dragado se va a iniciar ahora pero estuvimos colaborando en lo que es Nueva Palmira y también en la rehabilitación del puerto de La Paloma, que implicó nada más y nada menos que evitar -en sus 32 viajes de barco- que más de 3.100 camiones circulen desde Rocha hasta Fray Bentos.

Tenemos que mejorar esa conexión transversal y eso es lo que estamos haciendo poco a poco.

Señor Presidente: estamos orgullosos de haber realizado la mayor inversión de las últimas décadas en materia de infraestructura vial, enfrentando el crecimiento de la producción y la apuesta al país productivo. Obviamente, nos manejamos con los recursos disponibles pero también siendo creativos a la hora de generar nuevos recursos. Tan así es que solo al año 2013 hemos superado en US$ 150:000.000 la inversión -estamos hablando de la Rendición de

Cuentas del año 2013- y estamos llegando a los US$ 1.000:000.000 de inversión en materia de rutas. Estamos hablando de US$ 150:000.000 más que todo el quinquenio anterior y, ni que hablar, unos US$ 445:000.000 por encima del período de Gobierno que antecedió al primero del doctor Tabaré Vázquez.

En 2013 estamos en un nivel de inversión de US$ 282:600.000 lo que, en los cuatro años, totaliza más de US$ 1.000:000.000 invertidos en rutas. Esto significa una democratización de la accesibilidad y la conectividad de la gente en el interior del país. Inclusive, este período de Gobierno ha sido el de mayor inversión en la Ruta 30 -que todavía no hemos culminado y a la que le falta mucho-; nunca antes se invirtió tanto.

Lo mismo puedo decir con respecto a la inversión en puertos comerciales y deportivos, que también ha sido la mayor. Hemos superado los US$ 100:000.000 en estos cuatro años, al 2013.

El transporte aéreo también es parte de la conectividad de Uruguay, que se ha incrementado y potenciado. Mejoramos toda la conectividad con América Central, América del Norte y Europa, aunque nos queda Asia; estamos trabajando en esto y la Junta Nacional de Aeronáutica Civil -que presidimos- profundizó los lineamientos para una política de cielos abiertos, a la vez que ha consensuado un acuerdo sobre infraestructura aeroportuaria en la declaración de política aeronáutica del Uruguay, que se transformó en sendos decretos que están en proceso de aprobación y de firma.

Asimismo, estamos trabajando en la recategorización de los aeropuertos para darles categoría nacional o internacional, en esto se está trabajando con la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

En materia de puertos deportivos, en 2010-2013 alcanzamos una inversión de más de US$ 100:000.000, lo que significa duplicar la del período pasado y cuadruplicar la del período anterior. Todo esto se ha hecho en los puertos y bajo responsabilidad del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Estamos hablando, también en materia de infraestructura comunitaria, de lo que significó el boleto gratuito, beneficio que se extendió desde tercer año de Ciclo Básico de Secundaria hasta sexto año. Hicimos una campaña en la que informamos de este beneficio, lo que significó que ya hayamos entregado, en la totalidad del período 2010-2013, 300.000 abonos estudiantiles gratuitos para los estudiantes de Secundaria.

También instrumentamos el programa a realizar que, recientemente, fue premiado en España como un modelo de presupuesto participativo enteramente *online*. En él la gente propuso y votó por Internet y alcanzamos niveles de participación que superaron los 100.000 compatriotas en todo el proceso, en el que desarrollamos el porcentaje de propuestas que se ponían a consideración de la ciudadanía.

Todo esto dentro del plan estratégico del Ministerio, donde también tuvimos -desde el punto de vista de la organización interna- un fuerte proceso de reestructura interna, entre lo que se encuentra el expediente electrónico, la capacitación, el rediseño organizacional y homologación de funciones, que es la plataforma para realizar y continuar los cambios en las próximas Administraciones como parte de la reforma del Estado en cuanto a este Inciso.

Hemos logrado -lo decimos con orgullo- que hoy la infraestructura del transporte esté fuertemente instalada en la agenda de todos los partidos políticos. Esto significa que nuestra prédica tuvo resultados.

Ahora vamos a hablar de todo lo que es el Ministerio y vamos a hacerlo en función de los topes de ejecución presupuestal.

En el año 2013 ejecutamos $ 4.600:700.000 -significa un cien por ciento de ejecución- y hubo un acumulado de $ 17.842.746.000. Estos datos refieren solo a la parte presupuestal de la Cartera y no incluye las obras desarrolladas por fuera, aunque sí toma en cuenta los subsidios y los aportes realizados.

En la pantalla se puede ver un cuadro de la evolución de lo que ha sido la inversión en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y cómo la hemos ejecutado.

La parte de la gráfica que está en verde implica todas las direcciones que no corresponden a vialidad, la marrón refiere a las concesiones -tanto de la Corporación Nacional para el Desarrollo como del área privada-, la amarrilla muestra las transferencias en la caminería departamental y rural que hacemos año a año y, por último, la parte azul corresponde al presupuesto que ejecuta la Dirección Nacional de Vialidad.

Como pueden apreciar los señores Senadores, el mayor componente del presupuesto del Ministerio es para la Dirección de Vialidad. Ello no quiere decir que en ese segmento verde más pequeño, no hayamos tenido avances muy grandes.

A continuación daremos un pantallazo rápido de la infraestructura portuaria y su accesibilidad. Ahí tenemos todas las inversiones realizadas en pesos uruguayos. Por ejemplo, para el año 2013 se destinaron $ 508:258.000. Se expresan allí las cifras año a año, tanto en inversiones que abarcan los puertos, las vías navegables y obras hidráulicas. Esto corresponde a la Dirección Nacional de Hidrografía.

Se observa también la evolución de los desembolsos de esas inversiones graficadas desde 1998 a 2013 -aquí sí hablamos en miles de dólares- y la ejecución presupuestal de 2013, donde se fue elevando el tope de ejecución.

Aquí tenemos una diferencia clara entre el crédito y el tope, porque el crédito es la ilusión -$ 525:000.000- y el tope es lo que efectivamente pudimos ejecutar. En esta Dirección hablamos de un 93% de ejecución porque hacemos trasposición de rubros, es decir, le sacamos a una para darle, fundamentalmente, a la Dirección de Vialidad que es la que más nos demanda.

Hay un comparativo de la evolución de los recursos de la recaudación de los puertos deportivos -que no va al Ministerio sino a Rentas Generales- donde Punta del Este es el de mayor recaudación. En segundo lugar, está el puerto de Piriápolis, en tercero, Colonia, etcétera.

En el año 2013 hicimos algunos cambios, por ejemplo en Punta del Este, con la instalación de un sistema de telecontrol y telemedida de consumo de energía eléctrica, que nos permite cobrarles a los propietarios de los yates que usan el puerto, lo que efectivamente consumen. Antes se promediaba, pero ahora se usa un sistema que permite que cada uno pague por lo que consume. Esto incorpora los servicios que se prestan como la iluminación del puerto y la implementación del sistema de facturación, amarre, etcétera. Además, nos permite hacer bonificaciones a los clientes del puerto que contraten antes de la temporada, asegurando así cierta base de recursos. De esta manera no dependemos de los humores de la temporada y, además lo que percibimos resulta muy beneficioso para nosotros y para las arcas del Estado. También culminamos las obras en el puerto de La Paloma y ya está operativo todo el sistema de traslado de madera. Allí hubo obras de dragado -en la presentación figura el detalle-, lo que tuvo una inversión total de US$ 1:790.000 en esta etapa. A su vez, comenzaron los trabajos en el puerto de Villa Soriano para mejorar el número de amarras, a fin de incorporarlo al circuito turístico náutico del río Uruguay y del río Negro que va desde la ciudad de Mercedes, y pretende incorporar en el futuro a la ciudad de Dolores. Esto implica mejoras en los atracaderos de Carmelo. Además, mejoramos las defensas del puente giratorio, un trabajo que demandó una inversión muy grande porque estamos hablando de US$ 1:136.000. El embarcadero Riachuelo también recibió mejoras y allí se hicieron inversiones importantes, si tenemos en cuenta lo que ha sido la historia de las inversiones en este tipo de puertos. Lo mismo sucedió en Nueva Palmira donde la dársena Higueritas tuvo una transformación radical que embelleció la ciudad, dándole un agregado de valor turístico. Si bien continuamos haciendo obras allí, los trabajos han mejorado muchísimo la infraestructura turística de la propia Nueva Palmira.

En cuanto a las vías navegables, se está cumpliendo con los servicios de balsas que están en todo el país. También se están realizando estudios sobre el puerto de aguas profundas que, como dije, es un objetivo estratégico. Con la Dirección Nacional de Hidrografía se hicieron estudios por un valor de

algo más de US$ 2:000.000. En la presentación están detallados todos los estudios que se están realizando y que tienen que ver con el diseño y la futura construcción del puerto, como ser, relevamientos hidrográficos y de sitio, instalación de perfilador acústico, estudios geofísicos, perforaciones, etcétera. Todo esto corresponde a la puesta a punto de la información básica para luego pasar a la segunda etapa de elaboración. Ahora se está haciendo un llamado a licitación para la consultoría en ingeniería portuaria a fin de elaborar el plan maestro que, como me acota el señor Subsecretario, ya está en desarrollo. En la imagen vemos todos los detalles de los estudios que hemos hecho para el puerto de aguas profundas, pero en aras de la brevedad estamos salteando muchas cosas.

En cuanto a la planificación y logística, hicimos una encuesta de operadores logísticos que implicó cuantificar objetivamente el peso del sector en la exportación de servicios logísticos, la facturación, el valor agregado, la inversión, datos que son muy importantes. Acá destacamos que el valor agregado de los servicios logísticos alcanza los US$ 749:000.000 anuales y que las principales empresas del sector albergan a unos 14.000 trabajadores.

También estamos trabajando en los estudios del plan de mejora de los accesos al puerto de Montevideo -hay un contrato con una consultora-, en el que no solo participa la Dirección de Planificación y Logística, sino que además coordinamos con otros organismos que intervienen, como la Administración Nacional de Puertos, la Administración de Ferrocarriles del Estado, la Dirección Nacional de Aduanas y la Intendencia de Montevideo. Pretendemos que haya un cambio en la accesibilidad al puerto de Montevideo que permita combinar el desarrollo del puerto con el desarrollo urbano, logístico y de transporte en una perspectiva a 25 años.

Por razones reglamentarias o legales de los acuerdos con el Fondo para la Convergencia Estructural del Mercosur, el Ministerio tuvo que licitar la construcción de la segunda etapa del tramo Pintado-Rivera que está en ejecución. El monto de dicha adjudicación es de $ 1.471:197.306 y las obras se van a desarrollar en un plazo de 36 meses.

Están los resultados de la encuesta de operadores y respecto a la tecnicatura logística acordamos con la UTU que allí se empiece a generar el conocimiento como parte de la capacitación.

La Dirección Nacional de Transporte implementó una de las cuestiones que resuelven un problema endémico en Nueva Palmira, que es el acceso al puerto, evitando la aglomeración de camiones en momentos en los que se están batiendo récords de salida de la zafra de granos por ese puerto. En conjunto con todas las Direcciones del Ministerio, la Intendencia de Colonia, el Municipio, los vecinos y los camioneros se ideó un plan: se aprobaron playas de estacionamiento privadas desde donde los camioneros tienen que solicitar hora para ingresar a la zona de preembarque del puerto. Tienen que llegar allí en el tiempo indicado, hacen la tramitación y luego ingresan al puerto. Esta medida nos permite evitar la aglomeración de camiones que entorpece el normal funcionamiento de la ciudad.

También desarrollamos la vía electrónica de carga que está en la fase inicial. Esto nos va a permitir tener mayor información del flujo de camiones cargados para realizar los controles usuales y planificar mejor los instrumentos de regulación del sector y las políticas del mantenimiento de rutas.

Hay algunas otras cuestiones, como las obras y los centros de pesaje en los pasos de frontera.

También trabajamos en la implementación de la tarjeta del Sistema de Transporte Metropolitano, así como en la actualización de la normativa y la instrumentación de las tarjetas gratuitas -esto ya lo habíamos hablado para el transporte urbano-, y estamos tratando de trabajar en la racionalización y complementación de los servicios en el área metropolitana, que es fundamental, poniendo como centro a los usuarios y no tanto a las empresas -que es una lógica muy vieja del Uruguay-, fomentando las cuestiones combinadas.

En materia de datos, los señores Senadores van a tener a su disposición información sobre Nueva Palmira, el parque vehicular y la antigüedad de la flota, la necesidad de los certificados y los equipos que hemos otorgado, la evolución de los pasajeros transportados del 2004 al 2013 y los beneficiarios del abono de estudiantes.

Quiero detenerme en el transporte fluvial, donde autorizamos nuevas líneas y se incorporaron naves a los servicios existentes. Se cumplieron 127 escalas de cruceros en el puerto de Montevideo y 100 en la bahía de Maldonado. Se pusieron en funcionamiento los registros de empresas y de vehículos de transporte fluvial y marítimo de pasajeros y de cargas, así como de los buques afectados, y con el Ministerio de Turismo y Deporte y el Banco Interamericano de Desarrollo se sigue en la Mesa de Turismo Náutico para la promoción de emprendimientos turísticos náuticos innovadores.

En lo que respecta al transporte aéreo, también hemos contribuido muchísimo en el incremento de la conectividad, lo que potencia la actividad turística del Uruguay desde continentes en los que hemos crecido y que ya señalé al principio de mi intervención. Hemos superado la conectividad perdida con algunos destinos y el único déficit que tenemos son los pasajeros en tránsito que no ingresan al país y que quedan deambulando en los aeropuertos.

En relación al transporte ferroviario, institucionalizamos la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario creada por el Parlamento; estamos desarrollando la asistencia técnica para definir los planes empresariales estratégicos de los Servicios Logísticos Ferroviarios S.A., propiedad de AFE y de la Corporación Nacional para el Desarrollo, al igual que la reestructura de AFE ente autónomo y todo lo que es el tema de infraestructura y rehabilitación.

También, como dije antes, comenzaron las obras de rehabilitación de la segunda etapa de Pintado-Rivera. Y en aquel momento, en el año 2013, estaban en consideración los pliegos de licitación para el tramo Piedra Sola-Paysandú-Salto Grande, que está ahora en momentos de definición. Estas dos obras van a insumir una inversión de US$ 200:000.000 y van a ser financiadas por el Fondo para la Convergencia Económica del Mercosur, con contrapartidas nacionales.

Por otra parte, con la Universidad del Trabajo del Uruguay hemos impulsado la formación. Hemos certificado los maquinistas actuales de máquinas ferroviarias y planteamos -y la UTU inauguró- un curso para formar maquinistas de locomotoras, que es una especialidad que se está perdiendo.

En suma, estamos mejorando en el sentido regulatorio, porque se han aprobado varios reglamentos y la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario, a partir de la aprobación de la ley, ha pasado a ser una especie de organismo regulatorio, y también se ha mejorado en la capacitación, formación y actualización de los cuadros funcionales y en la preparación de los nuevos, a partir de convenios con distintos formadores de recursos humanos. Hay que tener en cuenta que se trata de una actividad que, como se abandonó durante décadas, no generó los recursos humanos necesarios.

En materia de vialidad, tenemos los 8.780 kilómetros de la red nacional bajo nuestra jurisdicción y, a su vez, realizamos colaboraciones a fin de que las Intendencias dispongan de una partida de recursos anuales para volcar en los 49.788 kilómetros de redes departamentales.

Ya mencioné cuáles fueron las inversiones en vialidad y los récords que hemos batido en esta materia. Solo en cuatro años se superó al último período de gobierno en US$ 150:000.000 y casi se triplicó al período 2000-2005.

En la presentación hemos ido intercalando algunas fotos de las obras y también los señores Senadores pueden ver datos de nuestro mantenimiento contratado con la Corporación Vial del Uruguay.

También implementamos otra cuestión innovadora en materia de sistemas de iluminación. En esa instancia combinamos tres variables: la encuesta de opinión de los usuarios, el costo de instalación y consumo de las luminarias, y el costo de mantenimiento. Esas tres variables combinadas nos dieron un resultado. Concretamente, en San Luis se puso un sistema de luces diferente a los de Araminda y La Capuera. Se instalaron un total de 200

luminarias, con focos LED, que permiten un cambio en la modalidad de iluminación. La que resultó ganadora fue la de La Capuera, donde, además, implementamos una prueba piloto con el radar electrónico que vamos a impulsar en este año junto con la Policía Caminera, el Congreso de Intendentes y la Unasev. Los pasajes peatonales son sin escalera, con una pendiente confortable, para que la gente cruce estas vías rápidas con la mayor seguridad vial, que es una de nuestras prioridades.

En el cuadro que estamos observando figuran todos los millones invertidos en el sector vial en el año 2013. En la siguiente presentación se pude ver la evolución de lo que fue la inversión en materia de rutas desde el 2010 en adelante y todo el programa de mejoras que hemos hecho en el mantenimiento de la red vial departamental, a partir de los $ 350:000.000 y los $ 150:000.000 que año a año volcamos a las Intendencias.

Otras prioridades de las que hemos hablado son las obras de seguridad vial, que incluyen todos los cruces a desnivel, pero el paradigmático es el de La Floresta, que eliminó el semáforo y mejoró la seguridad vial, además de todas las luminarias que hemos puestos, reductores de velocidad, sonorizadores acústicos, adecuaciones de la señalización vertical y horizontal y la construcción de refugios peatonales. En la presentación se establece cuáles han sido los montos invertidos en esta materia, por lo que no los voy a citar. También figura a cuánto ascendieron las obras presupuestales relativas a puentes y rutas y cuántas fueron por fuera de presupuesto, es decir, por la Corporación Vial del Uruguay.

Junto con la Unasev trabajamos en campañas de seguridad vial y resultaron tan buenas que fuimos premiados como uno de los mejores *spots* publicitarios y obtuvimos los primeros premios en el concurso de El Desachate. Fue un campaña publicitaria de alto impacto que esperemos haya generado en la población la sensibilización necesaria. Estamos haciendo lo mismo en la cartelería de rutas, donde también insistimos en algunos elementos de seguridad vial sobre los que la gente tiene que concientizarse.

Comenzaron a trabajar los trece coordinadores departamentales que accedieron a esa responsabilidad por concurso interno dentro del Ministerio, que después se complementó con un concurso externo. Esto nos permite tener un Ministerio muy cercano a la gente en cada uno de los departamentos. Estamos muy satisfechos del desarrollo que están realizando los coordinadores departamentales en cada departamento, alertándonos de algunas cuestiones que podrían estar surgiendo en las distintas comunidades y proporcionando la información tanto a las instituciones como a los ciudadanos acerca de los planes estratégicos del Ministerio.

Estamos trabajando muy bien con Unasev y también hemos colaborado en la cartelería y los avisos relacionados con la seguridad vial.

Ya mencioné lo relativo a los sistemas de iluminación, los pasajes con cruces a desnivel, los semáforos; en fin, hemos hecho una inversión muy grande en esta materia.

Durante el año 2013, cuando estábamos construyendo el intercambiador de La Floresta, al igual que lo hicimos antes con el puerto de La Paloma, convocamos a una asamblea con los vecinos para que nos dieran su opinión. Como es obvio, pensábamos que nuestros planes eran los mejores, pero algunos de ellos fueron corregidos -como la rotonda de regreso en el intercambiador de La Floresta- por la participación de los vecinos, que hacían sugerencias y, además, se informaban directamente con la presencia del Ministro sobre qué obras se iban a llevar adelante y, además, sobre la inversión a realizar, en este caso, en La Floresta, que fue de US$ 6:000.000.

Estamos muy orgullosos de lo que ha hecho la Dirección Nacional de Arquitectura en infraestructura social y comunitaria, en particular con los convenios con las Facultades de Arquitectura y de Ingeniería, la Comisión del Patrimonio Histórico y la Sociedad de Arquitectos del Uruguay, con los que trabajamos conjuntamente en lo que hemos priorizado como la obra patrimonial. De esta manera podremos generar conocimientos e insumos para el mantenimiento de edificios patrimoniales, en primer lugar públicos, y ojalá en el futuro también se pueda vender servicios a los edificios patrimoniales privados. Para ello, inclusive se crearon algunos posgrados en la Facultad de Arquitectura y recurrimos a uruguayos que se formaron en México y tienen una alta experiencia en obra patrimonial.

Estamos orgullosos de haber terminado la Casa Pérsico, que está utilizando el Ministerio de Relaciones Exteriores. Se trata de una casa patrimonial, cuya reparación y rehabilitación requería destrezas especiales. En las fotografías puede verse una muestra del tipo de trabajo que se está haciendo para conservar y rehabilitar edificios que tienen más de cien años; esto lo hemos hecho en distintos lugares, además de los trabajos que hacemos en convenios con Mides, con el Ministerio de Turismo y Deporte, con los CAIF, con la Colonia Etchepare, etcétera.

En el planillado que estamos mostrando puede verse la evolución de los ingresos de terceros destinados a obras, con un trabajo muy activo de nuestra Dirección Nacional de Arquitectura para conseguir clientes del sector público que trabajaran con nosotros. También puede verse el total ejecutado en el año 2013, en el que se incluyen las obras por administración directa y las obras por contrato.

La cantidad de funcionarios se ha reducido notoriamente, pasando de los 794 que teníamos inicialmente, a los 665 con que contamos este año. Cabe destacar que con menos gente hicimos más cosas y de mejor calidad.

Ahora puede observarse un detalle de las obras finalizadas por organismo, los costos de las inversiones y algunas muestras gráficas de cómo han quedado esas obras, hechas por nuestra gente en la mayoría de los casos. Hay fotos de obras realizadas en los distintos departamentos, como en el CAIF de Young o la Escuela Brasil. También están las obras realizadas en Montevideo, en Secundaria y en UTU, o en la órbita del Ministerio de Turismo y Deporte, donde trabajamos en la rehabilitación y puesta en funcionamiento de distintas plazas de deporte.

Quiero que vean también las fotos de la Colonia Etchepare, que muestran algo de lo que nos sentimos orgullosos, no solo porque mejora la infraestructura para atender a las personas que están allí internadas, sino también porque muestra el trabajo que nosotros somos capaces de realizar, con las técnicas más modernas y al servicio de la salud de la gente.

Por último, se muestran cuatro lugares emblemáticos: la Casa Pérsico, la Escuela Brasil, el Cabildo de Montevideo -sobre el que estamos trabajando- y la Estancia Narbona, que es histórica y estamos tratando de rehabilitarla con un trabajo que implica un gran esfuerzo de conocimiento y de artesanía fina más que de albañilería.

Todo esto implicó la capacitación de nuestros funcionarios en un conocimiento cada vez más acorde a la actualidad.

Por otra parte, tenemos las expropiaciones sobre las que ha trabajado la Dirección de Topografía, que tienen que ver con la construcción del *bypass* de Nueva Palmira, el de la Ciudad de Santa Lucía para acceder al puente y el de la ciudad de Canelones para evitar que la ruta 11 entre por el medio de la ciudad -que va a implicar un gran desvío-, así como con los accesos al nuevo puente sobre el río Yaguarón, el nuevo local que adquirió el Ministerio para sus archivos y el Parque Nacional de Purificación, de acuerdo con una ley votada por el Parlamento.

Pueden ver una foto del puente sobre el río Santa Lucía, recientemente inaugurado, que resuelve cuarenta años de espera de los pobladores locales para que las crecidas del río no produjeran la incomunicación entre los departamentos de Canelones y San José. Esto implica grandes desvíos por varios kilómetros para poder llegar a los hogares.

En materia tecnológica hemos mejorado con la implantación del nodo periférico de información geográfica del Ministerio. Vale destacar el relevamiento de las vías férreas y la creación de las capas de información geográfica asociadas, el relevamiento aerofotogramétrico digital en 3D. Ustedes ahora van a poder ver la ciudad de Piriápolis. Esto es un proyecto piloto para hacerlo en todo el país: la creación de más de 30 capas de información. Esto

es vital a la hora de planificar y de ver e, incluso, para saber si los cursos de agua pueden estar contaminados, porque fotografía hasta los niveles de temperatura.

Aquí hay una muestra de cómo es el Geo Portal, cómo opera, cómo fotografiamos la infraestructura vial y ferroviaria, además de la información logística de que se dispone.

Acá vienen los 3D de Piriápolis. Esta es una foto aérea de esa ciudad, y en la siguiente lámina ustedes verán cómo queda el resultado de esto que señalaba acerca de la utilización de una nueva tecnología que nos permite mejorar los datos de información, estas 30 capas de información, que son útiles para quien las vaya necesitando. No todo el mundo necesita todas las capas de información, pero deben estar disponibles.

¿Por qué elegimos Piriápolis? Porque en esa ciudad se da una coyuntura en la que hay un núcleo urbano, playa, sierra, producción rural, cursos de agua, todo lo cual nos permite tener un relevamiento concentrado en un solo lugar de lo que puede ser una muestra de todo el país.

Se culminó la digitalización de los planos de mensura desde 1938 hasta 1970 en todo el Uruguay. Eso significa que la gente accede por Internet a esos planos, lo que ahorra muchos trámites y nos permite la expedición de copias de esos planos de mensura.

También se habla de todo el trabajo de microfilmación de una cantidad de planos. Acá tenemos un ejemplo del plano de Purificación.

Asimismo, a través del Programa de Infraestructura Comunitaria -con esto voy terminando- estamos colaborando con la educación en cuanto a mejorar la convivencia, en una lógica integradora que va más allá de la inclusión social, que se basa en la aceptación de las diferencias, promoviendo el encuentro de identidades y realidades distintas. En eso tenemos acciones de alto impacto social. Para recrear ese tejido social y de convivencia ciudadana, la infraestructura comunitaria la dividimos en tres grupos. Están los convenios tradicionales, convenios con instituciones deportivas y sociales, mediante los cuales mejoramos todo el sistema de solicitud a partir de una fecha anual. Durante quince días se abre un período en el que las instituciones le solicitan apoyo al Ministerio y éste lo otorga en función de las contrapartidas sociales que ofrecen. Gracias a este tipo de criterios, tenemos más de tres mil niños de la escuela pública de contexto crítico aprendiendo a nadar durante diez años y ocho horas semanales en los mejores clubes del país. Voy a citar algunos de ellos: Remeros de Salto, Remeros de Mercedes, Urunday Universitario, Olimpia, AEBU y Hebraica y Macabi, solo por citar algunos de los clubes donde los niños de las escuelas de contexto crítico aprenden a nadar. Y no solo van los niños de las escuelas regulares, sino también los niños ciegos, sordos y con síndrome de *Down*, como ocurre en Nueva Helvecia, donde comparten el mismo espacio sin distinción de ningún tipo.

El Programa Realizar, como dije, fue recientemente premiado en España y, producto de la campaña publicitaria, también recibimos otro premio en función de la eficiencia de los resultados alcanzados. Es un programa en el que estamos inaugurando las obras que los vecinos propusieron y votaron por Internet. Ayer estuvimos en Quebracho inaugurando el polideportivo -lo mismo que en Nuevo Berlín-, un maravilloso estadio de *baby* fútbol. A su vez, el Programa Obra Joven es un fondo concursal donde un grupo de cuatro legisladores de la Cámara de Diputados -uno por cada Partido-, un representante del PIT-CNT, otro de la Cámara de Comercio, dos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el Presidente del Instituto Nacional de la Juventud decidieron acerca de cuáles eran las obras que se iban a realizar entre los más de 150 proyectos que presentaron distintos colectivos de jóvenes. Se premiaron 21 proyectos -que insumen un total de inversión de $ 10:000.000-, muchos de los cuales se están realizando a lo largo y ancho de todo el país.

Aquí puede observarse la relación de convenios firmados e inaugurados. Hay distintas categorías de beneficiarios: tercera edad, salud, etcétera. Debemos destacar el aporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, donde encontramos algunos ejemplos de las obras que los propios vecinos hicieron con dicho aporte. Asimismo, el apoyo a la descentralización, con el respaldo a los municipios, da cuenta de las obras que los propios vecinos llegaron a realizar.

También rehabilitamos el puerto de La Paloma, desarrollamos una cadena de puertos deportivos importantes, mejoramos las capacidades en todos los puertos del litoral y le dimos un fuerte impulso al cabotaje nacional -que será una de las industrias de mayor potencial en el futuro-, así como a la operación de barcazas y contenedores. Estamos logrando un cambio en la modalidad de los empresarios uruguayos, donde tomamos la iniciativa consiguiendo que se consorcien, que presenten iniciativas privadas, que asuman riesgos, que no estén siendo siempre los contratistas del Estado, incluso incorporándolos a lo que es el cambio del diseño de la matriz de transporte del Uruguay, que tiene que priorizar lo transversal. También la relación del Ministerio y sus aspectos más técnicos de planificación en contacto con los vecinos, para que ellos opinen sobre las obras que hacemos y recoger de ellos las opiniones que mejoren, para que el progreso no sea a pesar de la gente, sino con la gente, como nos pasó en Nueva Palmira, donde hubo un cambio logístico muy importante que terminó con el largo sufrimiento de la gente que durante décadas padeció el puerto y no pudo verlo como una gran obra para mejorar su calidad de vida.

Seguimos trabajando en el rumbo estratégico trazado, con el establecimiento de metas y objetivos bien claros y delineados, que hoy nos permiten exhibir estos resultados con orgullo, a partir del acuerdo interpartidario que fomentamos en el año 2010 y que acordamos -como dije al principio- los partidos políticos, los empresarios y los trabajadores.

Señor Presidente: termino aquí mi exposición, a los efectos de cumplir con lo que nos habíamos trazado.

SEÑOR PRESIDENTE.- Finalizada la exposición del señor Ministro, tienen la palabra los señores Senadores.

SEÑOR HEBER.- El señor Ministro comenzó diciendo que es muy importante considerar el tema de las inversiones teniendo presente la cuestión de los topes, que es diferente al tema de los créditos y que hay que hacer una comparación veraz con lo relativo a los topes.

Por el artículo 490 de la Ley de Presupuesto se asignaron al Ministerio de Transporte y Obras Públicas las partidas, los créditos y demás -después, por otro artículo, se establecieron los topes-, y al final de la disposición se facultó al Poder Ejecutivo -y por lo tanto al Ministro- a incrementar los montos referidos en función de la evolución de los ingresos del Gobierno Central. Esa es la última frase del artículo 490.

Ciertamente, la evolución de los ingresos del Gobierno Central mejoró, por suerte. En el año 2010 esos ingresos se incrementaron en un 15%, teniendo en cuenta el total de la recaudación. En 2011 hubo un aumento del 13,8%. En 2012 el aumento en la recaudación fue del 9%, mientras que en 2013 el porcentaje se ubicó en un 7,8%. Estos datos fueron proporcionados por la DGI. La evolución de la recaudación generó un aumento muy importante que, naturalmente, el Gobierno después fue distribuyendo, pero había «paño» como para no quedarse en los mismos niveles de ejecución que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas ha tenido desde el año 2010 hasta ahora. Fueron 4.500 en 2010; 4.151 en 2011; 4.526 en 2012 y 4.593 en 2013.

Entonces, frente a esa facultad que el legislador le dio al señor Ministro para poder hacer obras, la primera pregunta es por qué, si la recaudación lo permitía, no se elevaron los topes para poder atender más eficazmente una cantidad de carreteras que, por más que el señor Ministro haga comparaciones de inversión, las vemos en muy mal estado. A propósito, el señor Senador Da Rosa me decía que hay un tramo de la ruta 26 -que va de Tacuarembó a Ansina- que se empezó a arreglar ahora, pero esa es una ruta clave del país, y está deshecha. La ruta 30 tiene pedazos en muy mal estado. Y también podemos mencionar las rutas 27, 6, 14 y algunos tramos de la 12. Las conocemos bien porque siempre las hemos transitado y ahora mucho más, producto de que estamos en campaña electoral, por lo que somos testigos de su evolución. Realmente vemos que este Ministerio no las ha tenido como prioridad, al punto de que ha crecido mucho la carga y la producción nacional, pero no lo ha hecho, en términos generales, la inversión en materia de infraestructura vial. El Estado no acompañó el crecimiento productivo del país, y eso lo demuestran las cifras de los niveles de ejecución. Realmente no se ha hecho uso de esa facultad que el legislador le dio al Gobierno Central por la cual, si los números mejoraban -y, por suerte, mejoraron- podía aumentarse significativamente la inversión en esta área. Según nuestros datos, la inversión en el Ministerio alcanza los US$ 230:000.000.

Nos gustaría conversar con el señor Ministro sobre esta situación, porque es una decisión de carácter político; incluso hemos escuchado al propio Presidente de la República señalar la necesidad de que haya más dinero para hacer carreteras y manifestar su preocupación por las excesivas cargas que se transportan en las que tenemos. Por otro lado, hemos visto programas y anuncios de inversión en materia ferroviaria que se quedaron solo en eso, y no vemos que de allí puedan extraerse inversiones de carácter importante.

En materia ferroviaria tenemos a AFE como ente autónomo. Además, hay una operadora -una operadora comercial- que está integrada por el directorio de AFE más los directores de la Corporación Nacional para el Desarrollo, que se dedica a arrendar servicios a AFE y a comercializar. Según tengo entendido, tiene un gerente y tres jefes, pero no hay más funcionarios; hay solamente jefes, pero sin funcionarios a su cargo.

Pero además de la operadora y del ente autónomo AFE está la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario, dependiente del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que no sé muy bien qué es lo que hace. No sé si hizo algo.

SEÑOR MINISTRO.- Está en la ley; lo acabo de decir.

(Dialogados).

SEÑOR HEBER.- Me gustaría saber cuáles son, señor Ministro.

Según tengo entendido, esa Dirección es la que va a generar los contratos relativos a la posibilidad de que privados usen las vías, no sé si ya realizó esa labor o cuál es su función.

Además de las tres organizaciones que mencioné, existe una cuarta: la Corporación Ferroviaria del Uruguay -dependiente de la Corporación Nacional para el Desarrollo-, que está manejando quizás la única inversión que está teniendo el transporte ferroviario. Ese dinero proviene de la organización del Mercosur para generar dineros y tratar de resolver las asimetrías que existen en el país. Me refiero al Focem -Fondo para la Convergencia Estructural del Mercosur-, que lo estaba administrando la Corporación y que está haciendo una obra de reacondicionamiento de las vías. Eso lo hace, digamos, a fondo perdido porque, de alguna manera, es parte de la equiparación de las asimetrías.

Quiere decir que tenemos todo esto andando con una estructura, a mi juicio, excesivamente burocrática en donde no vemos una expansión del tren. Al mismo tiempo, el Presidente de la República se refirió públicamente a la posibilidad de hablar con los partidos para aceptar el proyecto de inversión china e, incluso, para que se tramitara con urgente consideración. Nuestra respuesta fue que queríamos tener más detalles de ese proyecto. Sabemos que hace años que está en el Uruguay y, ahora, como terminamos el período de esta Administración, el Presidente largó un día esta posibilidad de un acuerdo multipartidario como para mirar esto con cierta urgencia porque los chinos estaban allí para hacer una inversión de la que tampoco tuvimos formalmente información al respecto. Hemos sabido de ella solamente por oídas o por averiguaciones de gente que está especializada en este tema. O sea que habría un quinto proyecto.

Sin embargo, debemos decir que a nivel de carreteras y de infraestructura ferroviaria no vemos cambios sustanciales como para decir que hay una gran gestión. El Ministerio podrá decir que estuvo y está topeado, pero vuelvo a insistir en que el legislador estableció una facultad para ir subiéndolo de acuerdo con la evolución de los ingresos. No voy a repetir cómo fue la evolución de los ingresos que tuvimos año a año, lo que demostraría la posibilidad de haber conseguido los recursos como para acompañar la crisis positiva de crecimiento que ha tenido el país; hablo de crisis de crecimiento porque ha habido mucho más producción, sobre todo agrícola. Esto, sumado a la producción tradicional, produjo un exceso de carga en las rutas nacionales que el Gobierno debería haber acompañado para dar respuesta a este crecimiento productivo. Por suerte el país ha tenido este crecimiento, pero vemos que la logística nacional no lo acompañó en cuanto a darle los aumentos que sí podía otorgarle el Gobierno Central a fin de solucionar todo esto. A punto tal esto ha sido así que ya se está diciendo que en el próximo período de gobierno -lo han dicho todos los candidatos, inclusive el del señor Ministro- será necesario hacer una fuerte inversión, dado el rezago en materia de infraestructura. A confesión de parte, relevo de prueba dicen los abogados, y esto sucederá, reitero, porque existe un rezago en cuanto a la inversión en materia de infraestructura en el país. Lo dice quien, en definitiva, pretende -en la fuerza política del señor Ministro- gobernar el país. O sea que estamos en una situación de crisis donde tenemos que invertir mucho dinero. Se está hablando de la posibilidad de obtener un crédito y hay ofertas para poder canalizar el ahorro nacional.

En definitiva, el plan del Uruguay 2030 está bien; creo que es un buen estudio que por lo menos proyecta al país hacia el futuro en cuanto a la inversión que tenemos que hacer, pero en ese objetivo a largo plazo vemos que no hemos avanzado lo suficiente como para que en esta primera etapa ese proyecto pueda haber alcanzado metas satisfactorias, porque el crecimiento productivo del país es mayor y, por lo tanto, estamos en franco déficit.

Estos son nuestros comentarios y nos gustaría contar con alguna respuesta del señor Ministro frente a la necesidad de mayor inversión en este Ministerio que, repito, estaba topeado pero después no se incrementó su asignación a pesar de haber tenido la posibilidad de hacerlo a los largo de estos cuatro años.

SEÑOR MINISTRO.- Señor Presidente: en primer lugar quiero decir que estamos en la Rendición de Cuentas correspondiente al año 2013, pero no tengo ningún problema en entrar en cualquier debate, pasado, presente o futuro.

Por otro lado, debo decir que coincido con quien va a ser el Presidente de los orientales, el doctor Tabaré Vázquez, en que hay que incrementar notoriamente la fuerte inversión en materia de infraestructura vial. Ahora bien, es incontrastable que los US$ 1.200:000.000 que vamos a terminar invirtiendo en estos cinco años son una cifra récord para el país, superior incluso a la cifra récord del gobierno anterior, encabezado por el doctor Tabaré Vázquez, que fue de US$ 800:000.000, y puedo mencionar solamente la cifra que invirtió el último gobierno -de 2000 a 2005-, que fue de US$ 445:000.000. ¿Esto quiere decir que las rutas tienen un estado de primer nivel como en Europa? No, pero los señores Senadores saben que algunas rutas sí y otras, no, porque hay que ver qué es lo que se hizo antes y cómo están las cosas ahora, a partir de los recursos que nosotros administramos.

Ahora bien, por suerte algunos participamos del Parlamento y tenemos experiencia acerca de que la facultad no es una cuestión que obligue. La facultad se utiliza o no en función de las condiciones que establece el legislador porque, de lo contrario, hubiera dispuesto que, cuando se recauda, el Ministerio debe hacer tal o cual cosa.

Acabamos de renunciar, por iniciativa votada por los señores legisladores -lo digo porque hay un olvido de las leyes que se votan- a US$ 15:000.000 y lo hicimos para colaborar con las Intendencias porque las lluvias habían generado inundaciones en algunos departamentos. El país estaba bajo agua y todos estaban rezagados, a tal punto que como el nivel de cumplimiento de esa inversión es tan bajo, incluso en las partidas departamentales y forestales, estamos pensando redistribuir esos recursos entre los más eficientes. Espero que los US$15:000.000 a los que renunciamos los utilicen eficientemente para la construcción de rutas.

También puedo decir, respecto a la Ruta 30, que depende de por dónde se transite. No digo todos, pero algunos legisladores conocen el territorio nacional y en la zona del Paso Tiraponchos, el arroyo Yucutujá se inundaba y cada vez que llovía fuerte se incomunicaban Bella Unión y Artigas. Ahí hicimos dos puentes que nos insumieron US$ 6:000.000 de inversión. La Bajada de Pena también se reconstituyó; se dejó a nuevo con asfaltos modificados en los 55 kilómetros más próximos hacia Artigas.

Aclaro que no dije que la ruta 30 estaba en un estado ideal, sino que nadie invirtió tanto en ella como este Gobierno.

La ruta 27 entre Cerro Pelado y Moirones tenía un puente que se sumergía. Estuvo siglos así y los vecinos reclamaban que se hiciera un puente nuevo y lo inauguramos nosotros. Los puentes implican una inversión de muchos millones de dólares de los que no se dispone.

Hay que decir, primero, que la facultad del Poder Ejecutivo no es la del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Si bien la recaudación creció también han crecido otras necesidades de otros rubros de la Administración Central, porque no somos el ombligo del mundo. Cuando discutimos el Presupuesto no quiero hacer -y no lo haré- lo que han hecho otros Ministros de Transporte cuando yo estaba en la oposición: acordaban el Presupuesto con su Gobierno y después venían a llorar al Parlamento diciendo que les había tocado poco y que por favor les votáramos más. Yo no hago eso. Yo acordé el presupuesto para la educación, acordé el presupuesto para todos los planes que implicaban el cumplimiento y también acordé el presupuesto que le tocaba al Ministerio de Transporte y Obras Públicas. ¡No me quejo! Lo que hice fue incrementar ese presupuesto por las vías por las que se podía hacer e, incluso, al Parlamento le hicimos votar que nos permitiera vender los inmuebles del Ministerio de Transporte y Obras Públicas a través de un fideicomiso para hacer más obras, y las estamos haciendo.

Ahora bien, también hay que citar las cosas que están bien, porque si se trilla tanto el país tienen que saber cómo quedó la ruta 24.Y no me digan que no es una ruta importante porque por ahí va la madera para UPM. Esto lo hicimos con el sistema *whitetopping* desde la ruta 2 hasta cerca de Tres Bocas, adonde todavía no llegamos, pero ya pasamos Nuevo Berlín.

Entonces, uno ve lo que quiere ver, pero los datos objetivos son que acá se invirtieron US$1.200:000.000. Es cierto que precisamos US$ 4.000:000.000, pero en vez de quedarnos con los brazos cruzados estimulamos al sector privado a que conformara consorcios y nos presentara una iniciativa -que estamos considerando- para poder reparar 723 kilómetros de rutas transversales -entre las que la ruta 26 cumple un papel importante-, pero con 3 años de gracia y con una financiación a diez años. El Estado empezará a pagar una vez que la obra se haya terminado y quienes participen de esa licitación se tendrán que hacer cargo del proyecto, de su ejecución y su mantenimiento. Esto es lo que estamos considerando ahora; se trata de una manera de hacer sin tener plata.

Entonces, no se puede negar lo que es una realidad incontrastable. Hay que ver lo que es la ruta 3 ahora y las obras que estamos haciendo en todos lados.

Por supuesto, como fomentamos el país productivo -y no la patria financiera, porque esta solo necesitaba de algunos lindos locales bancarios en las mejores ciudades del país-, hoy tenemos estos nuevos desafíos.

Por suerte, hoy todo el mundo se está preocupando por la infraestructura. Ojalá se hubieran preocupado igual cuando tuvieron la administración del Gobierno, porque en ferrocarril estamos invirtiendo U$S 200:000.000 en vías. Esto es un récord. ¿Qué se está haciendo? El tramo Pintado-Rivera en su segunda etapa y se está culminando la licitación para el tramo Piedra Sola-Salto-Paysandú.

En cuanto al tema de los chinos quiero decir que vamos a utilizar el procedimiento competitivo, probablemente por el contrato de participación público-privada, donde los chinos, los coreanos, los uruguayos, los españoles van a poder participar de la licitación para ir con durmientes de hormigón al tramo Algorta-Fray Bentos.

Estas cosas no se hacen en un día y mucho más cuando por décadas hubo abandono de inversión en infraestructura. Acá los mismos que decidieron promover la forestación a gran escala en el Uruguay, en el mismo momento en que lo hacían, cerraron el ferrocarril. Eso fue lo que pasó en el Uruguay y no hubo ninguna inversión hasta el último quinquenio pasado, cuando se invirtieron US$ 60:000.000, a los que hay que agregar los US$ 200:000.000 que nosotros vamos a invertir.

Pero no quiero hacer una competencia de eso porque no es una labor constructiva; no es por la positiva que estamos hablando en estos términos, señor Presidente, porque lo que tenemos que lograr es un consenso del Uruguay hacia adelante.

Ayer cuando estábamos inaugurando una red lumínica en Salto de siete kilómetros se dio la paradoja de hacerle creer a la gente que una obra financiada con US$ 1:000.000 por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas era una obra departamental y asistió gente -de acuerdo a la etapa en la que estamos- con sus banderas partidarias. En ese momento dije: «Me gustaría ver la bandera uruguaya y no banderas partidarias», porque la gente no puede ser rehén de nuestras disputas políticas. Pero nosotros hablamos de nuestra actuación porque el Plan Realizar involucró Alcaldes de un partido, Intendentes de otro y un Ministro de otro, y lo hicimos porque creemos que la gente no puede ser rehén de nuestras diferencias.

Por lo tanto, puedo traer aquí todo el entramado y citar el ejemplo del puente sobre el Río Santa Lucía que tuvo 40 años de espera. Una obra de US$ 25:000.000, ¿no es invertir en calidad de vida de la gente y en mejorar las rutas? ¿Creen que por la ruta 11 no pasa nadie? ¿O no es una ruta más transitada que la 27?

Nosotros también equilibramos la inversión en función de los tráficos, de los tránsitos y del interés, y además en función de lo que es la democratización de la conectividad del Estado, con los recursos que tenemos. Por supuesto que hemos tenido aumentos puntuales de tope y que los hemos solicitado, solo que hay otras prioridades en el Gobierno. El Poder Ejecutivo, que yo sepa, no es el Ministerio de Transporte y Obras Públicas -insisto, no es el Poder Ejecutivo- y la caja del Estado si bien tuvo un aumento en la recaudación, también hubo aumento en las erogaciones de otros rubros, porque por suerte no nos creemos el ombligo de la Administración Central. Lo que sí decimos es que con lo que nos tocó hicimos más de lo que nos podía corresponder.

Con respecto a la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario voy a mencionar la ley porque pienso que los señores Senadores conocen las normas que votan. Se trata de la Ley Nº 18.834 que comenzó el camino de la reforma en diciembre de 2010. Después voy a leer lo que establece la Ley a fin de que también conste en la versión taquigráfica. Ahora, a modo de resumen, digo que se otorga a la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario funciones de asesoría, fiscalización, habilitantes, de normativa y regulación, con el objetivo de establecer un marco para el funcionamiento y el crecimiento, fortaleciendo su capacidad institucional de cara a las competencias. Lo dije al principio, cuando me salteé todas las láminas de la gestión de la Dirección Nacional de Transporte Ferrroviario para ahorrar tiempo a los miembros de la Comisión, dado que ese material va a quedar y, por tanto, podrán leerlo. En concreto, se establece que es una Dirección que regula la actividad ferroviaria. Que yo sepa, en este país no se derogó la posibilidad de que operadores privados usen las vías férreas. No hay prohibición; lo que pasa es que no hay mercado para que se instalen nuevas empresas ferroviarias.

Ahora voy a mencionar algunas cosas que se hicieron hasta diciembre de 2013. Se redactó el Reglamento de Operadores Ferroviarios, que está vigente desde 2013. En la medida en que hay un ente regulador que es AFE, encargado de la infraestructura, y una operadora en el Derecho Privado, de propiedad estatal, que puede competir con otras, hay que regular lo que se llama la calificación de operadores ferroviarios. No es cuestión de que venga cualquiera a decir que quiere transitar por las vías; para ello hay que registrarse como operador ferroviario y cumplir con ciertos requisitos como ocurre con el resto de las empresas de transporte.

A su vez, se certificaron cien maquinistas -lo dije y lo repito- mediante cursos de capacitación dictados por AFE, realizando la parte práctica en la UTU y en la Universidad de Valencia en España. También se certificaron todos los operarios que trabajan en AFE, porque es fundamental que el recurso humano que tiene conocimientos, tenga dichos conocimientos certificados. Se creó la base de datos de maquinistas, de operadores y de material rodante, que está habilitado por la Dirección y cuenta con el asesoramiento de AFE. Esta es una de las funciones de la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario.

Asimismo, se habilitaron las tolvas y el material rodante que utiliza la Corporación Ferroviaria del Uruguay para el trabajo de rehabilitación de la línea Pintado-Rivera. Se certificaron los funcionarios de la Corporación Ferroviaria del Uruguay que van a conducir la maquinaria necesaria para la obra.

Se habilitaron algunos instrumentos para pasajeros y se habilitaron camionetas biviales de AFE y de la Corporación Ferroviaria del Uruguay.

Por tanto, estamos cumpliendo con la normativa. El papel de la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario es regulador. Esto fue establecido por la Ley Nº 18.834 -artículos 173 y 174-, votada por el Parlamento.

Respecto de las rutas, comparto que es necesario realizar una inversión. Me alegro de que se aluda a este tema, que no estaba en las agendas de los partidos políticos. Realmente me alegro de que con nuestra prédica hayamos contribuido a generar la conciencia de que Uruguay requiere más inversión de la que tiene. Sin embargo, debemos tener cuidado porque no se hacen milagros, no se entra en aventuras, sino que se debe ir gradualmente. Ahora bien, el salto que hemos dado en inversiones es mucho mayor al que se dio en otras etapas.

Para que quede bien claro, voy a leer el artículo 173 de la Ley Nº 18.834, que figura en la Sección IV, Incisos de la Administración Central, Inciso 10, Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Dice lo siguiente: «Créase la "Dirección Nacional de Transporte Ferroviario" como órgano desconcentrado del Poder Ejecutivo que funcionará en el ámbito del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, dependiendo jerárquicamente del Ministro de Transporte y Obras Públicas o de quien él delegue y que tendrá como cometidos:

1) Asesorar al Poder Ejecutivo en materia de política de transporte ferroviario.

2) Definir, en acuerdo con la Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE), los estándares aceptables para la infraestructura, incluyendo los límites de carga y velocidad en cada tramo de la vía.

3) Establecer los requisitos para ser operador ferroviario y habilitar los operadores ferroviarios que cumplan con dichos requisitos.

4) Establecer, con el asesoramiento técnico de AFE, las normas que deberá cumplir el material tractivo y remolcado y habilitarlo.

5) Reglamentar los requisitos para ser conductor ferroviario. La habilitación del conductor ferroviario en los diferentes tramos de vía será materia de la reglamentación.

6) Definir los recorridos de cada operador en la red y establecer los criterios de prioridad entre los diferentes operadores, determinando las preferencias sobre cada canal de circulación o tramo de infraestructura, así como los límites a dichas preferencias

7) Proponer al Poder Ejecutivo y, en acuerdo con AFE, el establecimiento de los cánones y tarifas a abonar por los operadores habilitados y los criterios sobre los cuales se deberán calcular los peajes a abonar por el derecho de uso de la infraestructura ferroviaria.

8) Establecer las normas que deberán cumplir los dispositivos de señalización y comunicaciones.

9) En general, establecer y controlar el cumplimiento de los reglamentos, resoluciones e instrucciones necesarias para el correcto funcionamiento del modo ferroviario, y su correspondiente régimen de sanciones.

10) Regular los servicios complementarios al transporte que se brinden a los operadores ferroviarios.

11) Gestionar el centro de circulación por la red ferroviaria, participando, junto con AFE, en la vigilancia y el control del desplazamiento de trenes y todo otro elemento que circule por la infraestructura ferroviaria. AFE autorizará el uso de la vía a solicitud del operador ferroviario correspondiente, de acuerdo con la disponibilidad, en tiempo real.

El Poder Ejecutivo reglamentará la presente disposición».

El artículo 174 de esa misma Ley establece: «Créase el cargo de particular confianza de Director Nacional de Transporte Ferroviario, que estará comprendido en el literal c) del artículo 9º de la Ley Nº 15.809, de 8 de abril de 1986, en la redacción dada por los artículos 155 y 300 de la Ley Nº 16.736, de 5 de enero de 1996.

Autorízase una partida de $ 12:500.000 (doce millones quinientos mil pesos uruguayos) para la financiación del cargo creado en el inciso anterior y de las contrataciones de personal que se consideren imprescindibles para cumplir las competencias de la Dirección Nacional que se crea, hasta la aprobación de su estructura organizativa y de cargos. La habilitación de la referida partida estará supeditada a su efectivo financiamiento con supresión de cargos vacantes del Inciso, reasignaciones de créditos del grupo 0 "Retribuciones Personales" y disminución de créditos de funcionamiento.

Estos créditos serán utilizados para la financiación de la estructura, por lo que, una vez aprobada la misma, la Contaduría General de la Nación realizará las trasposiciones pertinentes».

Esta normativa se votó en diciembre de 2010 y esa es, en definitiva, la función que tiene la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario, que está actuando y trabajando en función de las potestades, funciones y atribuciones que le fueron otorgadas por ley. Por lo tanto no hizo una licitación de absolutamente nada porque no le corresponde. La licitación de los recursos obtenidos en el Fondo para la Convergencia Estructural del Mercosur I y el Fondo para la Convergencia Estructural del Mercosur II, estuvo a cargo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas -para cumplir con las disposiciones del Mercosur-, en diálogo con AFE, a los efectos de rehabilitar la infraestructura. Es obvio que, luego de décadas de abandono en las que no se hizo ni una sola inversión, puede que no se vean mucho las mejoras en la infraestructura ferroviaria, pero si no hay condiciones ni una infraestructura ferroviaria adecuada, no hay trenes que puedan circular con seguridad y sin descarrilar. Aun así, todavía no disponemos de los recursos y habría que invertir otros US$ 4.000:000.000 más en infraestructura ferroviaria para el quinquenio, a los efectos de mejorar la planimetría del trazado de las vías que, por ejemplo, entre Montevideo y Rivera, tienen 100 kilómetros más que la carretera y no son rectas, sino que tienen curvas que no admiten velocidades mayores a 60 kilómetros por hora, porque los trenes pueden descarrilar. También habría que reforzar los puentes y hacer una doble vía. Hay mucho para hacer y soñamos con poder hacerlo. De todos modos, nos basamos en una combinación de los sueños a conseguir y de la realidad de la que partimos, para poder ir acercándonos certeramente a esos sueños. En eso estamos, y eso es incontrastable. Ejemplos de rutas que pueden estar en mal estado hay tantos, como los de aquellas que están en excelente estado. Nadie ha hablado de la Interbalnearia, que está a cargo de un consorcio que promovimos para mejorar la eficiencia del sector privado y que, en tiempo récord, mejoró la infraestructura de la principal ruta turística del Uruguay. Nadie habló de eso.

El costo del intercambiador en La Floresta fue de US$ 6:000.000. Ahora estamos haciendo obras en los accesos y Camino Tomkinson y en los accesos y Camino Cibils, donde va a haber cruces a desnivel porque estamos previendo el desarrollo del puerto de Puntas de Sayago y su vía de entrada para que no haya colisión y mejoremos la seguridad vial. Quienes circulan por la ruta 1 se habrán dado cuenta de que en la intersección con la ruta 2 también se está construyendo un cruce a desnivel para mejorar la vialidad. También podemos mencionar lo que estamos haciendo en la ruta 22 desde la ruta 1 hasta Tarariras y las mejoras que estamos implementando, de urgencia y de fondo, en las rutas 12, 54 y 55.

¡Vaya si tenemos cosas para decir!

Pero no hemos venido a hacernos una autopropaganda de las cosas maravillosas que estamos realizando. Vinimos a rendir cuentas de los recursos que hemos destinado por encima de las dotaciones presupuestales. Este es el otro aspecto que aclaré y no se entendió. Si bien el Presupuesto nos asigna US$ 500:000.000 para ejecutar en materia de vialidad en el quinquenio, nosotros gastamos US$ 1.200:000.000. Lo que ocurre es que los gastamos por vías no presupuestales: por la vía de la Corporación Vial del Uruguay, por la vía de las concesiones que tenemos y por la vía de los préstamos internacionales. Por lo tanto, incrementamos el presupuesto, o ficticiamente, si se quiere decirlo de otra manera, los topes, en más de un 100%. Entonces, no habremos utilizado la facultad dada al Poder Ejecutivo, no al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, por la propia Ley de Presupuesto, pero utilizamos otras herramientas disponibles para aumentar el presupuesto.

Ahora bien, esto no nos habilitaba a gastar US$ 2.000:000.000, que era lo que hubiéramos necesitado, porque nadie nos ha dicho de dónde habría que sacar el dinero. ¿Habría que quitar recursos a la educación, a la seguridad, a la salud? Los que han gobernado saben que la bolsa del Estado es una sola y lo que se le da a uno se le quita a otro. Recuerdo que, siendo legislador, en un Presupuesto se le sacó dinero al Ministerio de Transporte y Obras Públicas para dárselo a la Universidad de la República, y eso motivó todo un debate en este Parlamento. Los recursos no son elásticos, son fijos aunque crezcan, porque crecimientos del 15% implican también que hay otros incrementos que se dan a lo largo y ancho del Estado, en un país que está recuperando muchísimos rezagos que tuvo. Y en materia de infraestructura ya no hablamos de rezagos, sino de retrocesos, como el que se dio en el caso del ferrocarril. Si hubiéramos tenido la posibilidad de derrumbar todo y arrancar de nuevo desde cero, lo habríamos hecho, pero eso no se puede hacer. Habría salido más barato que reparar el desastre de abandono de décadas en todos los lugares.

Por suerte, nosotros hacemos todo de cara a la gente. Las poblaciones de las localidades donde se viven las mejoras, nos lo agradecen, y en los lugares donde sienten que están rezagadas, protestan, porque eso es la democracia. En la ruta 27, por ejemplo, no solo se inauguró el puente sino que asfaltamos las calles de Cerro Pelado, es decir, obligamos a la empresa a utilizar un remanente para asfaltar las calles de una población de 500 habitantes. Vayan a decirle a la gente del pueblo Cerro Pelado, allá en Rivera, que la gestión que hicimos es muy mala para ellos. Nosotros no les dijimos que no, porque con ese remanente en la ruta no hubiéramos hecho nada.

Y así es como actuamos, señor Presidente. Después será la ciudadanía la que se encargará de hacer la evaluación sobre lo que hemos hecho y si hemos invertido mucho o poco, aunque están los datos objetivos de los millones de dólares que hemos invertido en rutas, en puertos deportivos, etcétera. Insisto: se quintuplicó la inversión en puertos deportivos. Los señores Senadores se preguntarán para qué queremos puertos deportivos. Justamente, la idea es promover un turismo de alto poder adquisitivo, que es el que paga impuestos, consume en el país y nos permite contar con los recursos necesarios para apoyar a los que menos tienen. Aun así, hay colectivos que protestan por el precio de las amarras. Incluso, algún legislador se ha preocupado por este tema. Pero creo que el que tiene un yate que cuesta ocho millones de euros no puede estar preocupado por pagar unos miles de dólares de amarras, porque significa que está en una escala de poder adquisitivo a la que no acceden los uruguayos. A lo que no hay derecho es a que los uruguayos que no tienen idea de lo que es un barco estemos subsidiando y pagando con nuestros impuestos los lujos que otros se dan con el turismo náutico. Ese es el equilibrio con el que nos movemos en todos los sentidos.

Termino diciendo que comparto que necesitamos mucho más presupuesto para la infraestructura y estoy seguro de que en el próximo presupuesto las manos se alzarán unánimemente para votar los US$ 4.000:000.000 que necesitamos en el quinquenio para actuar en un *schock* de infraestructura.

Ahora bien, advierto una cosa: no hay milagros. Si hubiéramos dispuesto de US$ 4.000:000.000 para hacer la infraestructura es probable que no hubiéramos tenido empresas para hacerla y no hubiéramos podido controlar el incremento de los precios que se dan por las reglas de la competencia y el mercado, porque si hay pocos que puedan hacer y mucho para ofrecer de obra, esta se encarece porque quienes las ejecutan seleccionan qué parte de la obra hacen, que es la más rentable. He recorrido 258.600 kilómetros de esta patria -ayer incorporé 1.600 kilómetros más-, de sus rutas, de las que están bien, de las que están más o menos y de las que están peor. Me refiero a las Rutas 31, 4, 3, 6, 7, 8, 20, 21, 22, 12, 54, 55, 105, todas las rutas de Canelones, la 75, 76, 80, 81, todos los poblados que pasan por ellas, y sabemos que no alcanza, aun disponiendo de todos los recursos, para pegar un *shock* de infraestructura, porque no tenemos masa crítica empresarial que pueda hacerlo. Y tenemos una región que está pujante en materia de construcción vial. Tan así es que algunos de nuestros empresarios están invirtiendo en Brasil y en Paraguay, donde hay dinero para la infraestructura. Por lo tanto, en la región no hay empresas y tendrán que venir de otros lugares del mundo con los sobrecostos que implica trasladar desde muchos lugares del mundo todas las empresas, masa crítica y maquinaria, que no es fácil en materia vial. En función de eso hemos promovido todo lo que implica la innovación tecnológica y la utilización de nuevas tecnologías, el *white topping* de la Ruta 24, que tendría que ser una cuestión que nos alegra a todos, es una de ellas; los asfaltos modificados; los asfaltos con mallas metálicas para reforzar y evitar lo que se llama el ahuellamiento de las rutas producto de la circulación de los camiones; las terceras fajas en repecho, que son una especie de salvaguarda de la imposibilidad de construir doble vías. Si voy a términos ideales, los que planificaron las rutas y las administraron durante mucho tiempo, tendrían que haber hecho doble vía en la ruta 3 hasta San José; tendrían que haber hecho doble vía en la ruta 8 hasta Minas; tendrían que haber hecho muchas doble vías que no se hicieron. De todo eso nos estamos haciendo cargo, de acuerdo a los recursos disponibles y utilizando la mayor creatividad que esté a nuestro alcance y los conocimientos técnicos de nuestra gente de la que estamos orgullosos, porque lo que no hacen las empresas, lo hacen los funcionarios de la Dirección Nacional de Vialidad, compitiendo con las mejores empresas locales. Acá muchos saben que al norte del Río Negro las empresas cobran mucho más para estar ahí, y este es otro de los problemas que tenemos, porque no hay muchos ingenieros que se radiquen allí. Hay que ver el dolor de cabeza que representa para las Intendencias no contar con ingenieros en sus cuadros laborales para encarar este tipo de obra. ¡Y vaya si le estaremos dando a muchas de ellas asistencia técnica para que puedan desarrollar su labor!

Entonces, junto con el *shock* de infraestructura que se está planteando, habría que pensar en el pago por uso, que tanta resistencia tuvo. Quisimos conseguir los recursos a través del Impuesto a la Contribución Inmobiliaria Rural y promovieron la declaración de inconstitucionalidad, porque los que usan las rutas en beneficio comercial son los que menos están dispuestos a pagar un sobrepeso por el uso de esas rutas para obtener ciertas ganancias. El país tiene que discutir este tema del pago por uso, sin necesidad de poner un solo peaje, para crear un fondo administrado por los productores, los transportistas, el Estado nacional y por cada uno de los Gobiernos departamentales, y establecer a dónde se van a volcar los fondos de un fideicomiso que tendrá que crearse con la recaudación. Lamentablemente, esto nunca se quiso votar acá. Tuvimos que esperar para ver si al Impuesto al Patrimonio lo declaraban inconstitucional, porque cada vez que se va a tocar algo de los que usan la infraestructura para obtener mayores ganancias, acá se pone el grito en el cielo. ¡Pero se nos reclama infraestructura! Entonces, pongámonos de acuerdo, porque sin recursos no hay posibilidad de hacer absolutamente nada. Yo creo que vamos a tener que hacer eso y constituir un fondo de mantenimiento vial nacional y departamental porque tampoco es justo que las Intendencias se hagan cargo de 50.000 kilómetros de caminería departamental, 90% de la cual es de tosca. No se puede pasar a estándares distintos sin recursos y sin construir los pluviales necesarios, porque cuando se realiza la bituminización de algunos terrenos que son de tosca, si no se hacen los drenajes adecuados, se generan problemas con los pluviales e inundaciones. Esas son las consecuencias que traen las intervenciones.

Señor Presidente: nosotros hemos invertido en el ferrocarril lo que nunca antes nadie invirtió; hemos invertido en rutas lo que nadie ha invertido; hemos puesto en marcha la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario de acuerdo a las potestades y atribuciones que nos dio la ley que votó este Parlamento en diciembre de 2010, y hemos conseguido el aumento de recursos, no a través de la vía presupuestal, pero sí utilizando instrumentos que no creó este Gobierno, que estaban creados de antes, como la Corporación Vial del Uruguay, que significaron un incremento del presupuesto inicial de más del 100%. ¿Qué falta más, señor Presidente? ¡Por supuesto que falta más y ojalá los próximos gobiernos cuenten con esos recursos! Pero el hecho de que falte más no significa desconocer lo mucho que se ha hecho.

Gracias, señor Presidente.

SEÑOR HEBER.- Señor Presidente: en las comisiones tratamos de hacer, por lo menos, preguntas aclaratorias. Yo hice algunas consideraciones y preguntas que no creo que hayan sido satisfactoriamente contestadas por el señor Ministro.

Quiero hacer algunas consideraciones respecto de las respuestas. El señor Ministro me paseó por puertos, por barcos de US$ 8:000.000, por la educación empresarial, pero la pregunta concreta era por qué no se subieron el porcentaje y los topes. Él hizo referencia al pasado, a que los Ministros

venían acá y hablaban por atrás, etcétera. Esa no es la respuesta que esperábamos de un Ministro que tiene que defender su gestión y que tiene que hacer más carreteras, que era lo que le estábamos planteando.

En lo que tiene que ver con las carreteras, de los 8.774 kilómetros de red vial existentes, el 60% -es decir 5.110 kilómetros- es atendido por el Ministerio, el 22% -1.958 kilómetros- es atendido a través de licitaciones públicas y el 18% restante -1.592 kilómetros- es administrado por la Corporación Nacional. Según informan los propios cuadros del Ministerio, el estado de la red vial se divide en: bueno, muy bueno, regular y malo. Según los porcentajes del propio Ministerio, hay 2.020 kilómetros muy buenos, 2.108 buenos, 2.460 regulares y 2.196 malos. Quiere decir que tenemos aproximadamente 4.656 kilómetros en un estado entre regular y malo y 4.128 kilómetros buenos o muy buenos. Históricamente, el 46% del estado de la red vial era bueno o muy bueno y las cifras que nos dan ahora muestran que no se mejoró en nada ese porcentaje durante tres años de ejecución. No estamos hablando de rutas nuevas, sino de lo que hay que mantener, que es un 46% o 47%; ni siquiera llegamos a la mitad. O sea que más de la mitad es regular y malo. Ese es el resultado objetivo de nuestra realidad vial.

Recuerdo al señor Ministro que en ocasión del estudio del proyecto de ley de Presupuesto, cuando se estuvo hablando acerca de la insuficiencia de los recursos presupuestales, el Gobierno anunció la puesta en funcionamiento del maravilloso instrumento de los PPP, es decir, los proyectos por participación público-privada, que eran los que iban a resolver la ausencia de presupuesto por medio de la inversión privada. Pero eso fue un gran fracaso. No tuvimos proyectos PPP. Muchos lo asignan a un problema en la legislación y argumentan que es una ley que pone muchas trabas y que genera incertidumbres, que no da certezas. Todavía estoy esperando la respuesta a algunos pedidos de informes -me gustaría conocer la visión de los empresarios- para saber por qué no se acude a la herramienta de los proyectos de participación público-privada que podrían, de alguna manera, ser un negocio para los privados y resolver el problema de falta de recursos para el Estado. Quizás sea por aquello de que, por temor a perderme en el camino, me corto las piernas.

Hay mucha suspicacia, al punto de que ninguna de las partes tiene confianza y, entonces, no hay ideas ni proyectos. De todos modos, me parece que ahora se ha presentado un proyecto de participación público-privada -creo que es una cárcel que está construyendo el Ministerio del Interior-, y espero que ande bien, pero no fue un buen instrumento legislativo. El señor Ministro dice que guarda la esperanza de tener la posibilidad de encarar un proyecto de este tipo, reeducando a los empresarios, aunque no sé cómo. Me parece que el instrumento no funcionó en el mercado, y pienso que es porque no se trata de un instrumento que le dé garantías a quien invierte. No olvidemos que el país ha tenido inversiones de todo tipo; si hay algo que hemos tenido en todos estos años y no había antes son, precisamente, inversiones. Aclaro que esta es la única referencia al pasado que voy a hacer; por supuesto que no voy a contestar respecto al tema de la patria financiera, el país productivo y todas las consideraciones de carácter político que pueden llevar a un debate sin sentido. Hoy estamos hablando de cuántas carreteras se hicieron, por qué no se hicieron, cuáles son los límites; a eso nos tenemos que ceñir y concretar.

Con relación al tema de AFE, me olvidé de comentar que encima de toda esta organización burocrática -excesiva a mi juicio- que tiene el Estado en la actualidad para un ferrocarril que funciona poco y nada, además de todo eso, en el rubro Subsidios y Transferencias la sociedad uruguaya tiene que poner veintisiete millones para subsidiar a ochocientos funcionarios que están cumpliendo muy pocas funciones, que son de muy poco uso en cuanto a la carga ferroviaria en nuestro país.

Simplemente hago estas consideraciones, señor Presidente. Esta es la realidad, que no ha mejorado a pesar de la ejecución en estos tres años. Ni siquiera hemos podido pasar del 50% de carreteras en bueno y muy buen estado; tenemos la mayoría en regular y mal estado, y el señor Ministro dice que no le preocupa, porque él está alineado con el Poder Ejecutivo. También hizo una serie de consideraciones de carácter político, pero no dio respuesta a las preguntas que hicimos.

Está clara mi opinión sobre la gestión de este Ministerio y la voy a dar cuando se trate el proyecto de Rendición de Cuentas en el Plenario.

Gracias.

SEÑOR RUBIO.- Quiero hacer una exhortación para acelerar un poco el trámite del trabajo, señor Presidente, porque hace bastante tiempo que la ANEP está esperando. Además, queríamos tomar decisiones hoy, una vez hechas las consultas sobre la gestión de los Ministerios, en vista de que la Rendición de Cuentas va a estar en el Plenario el martes. Estos temas los vamos a discutir en esa oportunidad.

SEÑOR PRESIDENTE.- De acuerdo. Está claro que hay distintas posiciones.

SEÑOR MINISTRO.- Otra vez voy a refrescar la memoria con números, porque 1.200 es más que 500. Es un 140% más del presupuesto inicial, solo que no lo hicimos a través del incremento presupuestal sino utilizando otras herramientas. ¿Cuánto se aumentó la inversión inicial establecida en el tope de US$ 500:000.000 en el quinquenio? En un 140%, porque lo que vamos a invertir en rutas es US$ 1.200:000.000. Creo que eso es contundente.

Por otra parte, todavía no sé cuál va a ser la reacción del mercado respecto de los contratos de participación público-privada. Vamos a lanzar la licitación y después que el mercado dé su palabra veremos si los presupuestos de los que aquí se parte se cumplen o no. Pero eso no tenemos forma de demostrarlo.

Ahora bien, quiero aclarar que no es que a mí no me preocupen las rutas que están en mal estado; no lo dije así ni lo voy a decir jamás. Hicimos crecer los recursos disponibles un 140% para atender lo que con US$ 1.200:000.000 se puede atender, estableciendo prioridades estratégicas que ya mencioné acá y que están en la presentación que dejamos. No voy a ofender la inteligencia de los señores legisladores pensando o presuponiendo que no son capaces de entender lo que nosotros hemos presentado. Esa ofensa no se la hago a nadie, así que lo dejo para que lo consideren.

Por último, solicito que se autorice al Director Nacional de Vialidad para que explique brevemente qué significa la calificación de estado regular de las rutas -qué se entiende técnicamente por esa calificación- y que dé un resultado evolutivo.

SEÑOR LAZO.- Señor Presidente: me quería referir a dos temas que ha planteado el señor legislador. Uno es el tema de ruta nueva, que surge en cada comparecencia. Ruta nueva no significa un nuevo trazado de la ruta, sino modificaciones de algunos puntos conflictivos, tanto en el perfil longitudinal como transversal, eliminación de curvas y de puentes angostos. Todo eso genera una ruta nueva, aunque en general vaya, por ejemplo, de Treinta y Tres a Melo. La ruta es nueva cuando se ensancha, cuando pasa de 6 metros a 7,20 con dos banquinas de 1,50 o 2 metros, cuando al poder soporte que tiene la ruta se le agregan 30 centímetros de material seleccionado. Todo eso implica que la ruta es nueva; no se trata de que la ruta nueva vaya por otro lado. Simplemente, son las condiciones de la ruta. De igual modo, como decía el señor Ministro, cuando se hace la tercera senda para que en los repechos se pueda sobrepasar a los camiones, es también una ruta nueva, una nueva mentalidad de lo que es una ruta.

En cuanto al tema de los porcentajes del estado de servicio de las rutas, históricamente esa distribución de bueno y muy bueno, por un lado, y de malo y regular, por otro, se mantiene aproximadamente en 50% y 50%, con pequeñas variaciones. Lo que debemos tener en cuenta es que no son las mismas rutas. Hay rutas cuyo estado era regular y pasaron a bueno; hay rutas buenas que pasan a muy buenas y otra que de regular que pasan a malas. Esa es la historia de estos porcentajes. Cuando se piensa que se puede llegar a superar ampliamente el 50% de las rutas en estado bueno y muy bueno se está totalmente fuera de la realidad porque durante el trabajo que se hace para que llegar a un 50% de rutas en esas condiciones, algunas decaen.

Esa es la realidad de los números sobre el estado de servicio de las rutas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos mucho la presencia del señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y de su equipo.

(Se retira de Sala la delegación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.)

(Ingresa a Sala la delegación de la Administración Nacional de Educación Pública.)

-Agradecemos la presencia de los representantes de la Administración Nacional de Educación Pública y les pedimos disculpas por el anormal funcionamiento de esta Comisión, pero como esta es la última Rendición de Cuentas de la Legislatura, tiene características especiales.

Como saben, estamos considerando el proyecto de ley de Rendición de Cuentas con escaso tiempo porque por motivos constitucionales el día martes lo tenemos que votar en el Plenario para que, a su vez, pueda volver a la Cámara de Representantes donde tendrá que ser votado antes del día 15.

SEÑOR NETTO.- Buenas tardes. Es un placer está aquí.

Claramente, al estar en este ámbito nos sentimos intercambiando con la sociedad en su conjunto.

Primeramente nos gustaría aclarar que la documentación que se presenta está en tres tomos. El primero de ellos cuenta con aprobación general. Debemos hacer notar que su introducción -desde la página 3 a la 9- sufrió modificaciones que, por la premura de los tiempos, no fueron aprobadas por los caminos formales previstos en la dinámica de trabajo del Codicén y fueron enviadas por error.

En primer lugar nos gustaría establecer que la ANEP está compuesta por una red de centros educativos que interactúan; una red de instituciones y comunidades en todo el territorio nacional que nuclea aproximadamente la cuarta parte de la población del país y, además, articula territorialmente políticas públicas y educativas.

En cuanto a la distribución matricular en el seno de la ANEP, es la que ustedes ven en pantalla. Muy rápidamente podemos decir que la educación inicial y primaria, a través de sus distintas modalidades, ha apostado fuertemente -y lo continuará haciendo-a una nueva visión de la formación integral de nuestros niños, introduciendo claramente la tecnología, no solamente desde el punto de vista del equipamiento e instrumental, sino de visión, organización, de trabajo en base a proyectos y encuentros con las distintas comunidades tanto a nivel social como productivo. Un fuerte acompañamiento permite acercarse a una enseñanza personalizada, reconociendo de esa forma las diversidades y situaciones a atender.

A nivel de la educación media, se puede observar que ambas modalidades, la general y la tecnológica, han tenido que reinterpretar, a lo largo de los tiempos, los términos de diversidad e integralidad, trabajando en la conformación de un cambio radical en nuestro sistema de educación, estableciendo una sola educación claramente no prevista para ciertos accionares en el mundo del trabajo y otros diferenciados para el mundo de la planificación, la organización y la supervisión; una formación integral que permita generar en todos los estamentos, acciones y lugares de la sociedad las mayores oportunidades y posibilidades de progreso.

También es importante observar, más allá de las dificultades que hoy claramente atraviesa nuestro país respecto al objetivo de universalizar este ciclo educativo, que esas diferencias o dificultades por las cuales toda la sociedad deberá seguir trabajando no pueden opacar la presencia que en estos tiempos han tenido nuestros estudiantes en los distintos ámbitos de participación, por los logros que han obtenido, los reconocimientos en competencias y encuentros académicos a nivel nacional, regional e internacional. Tal vez como nunca un número de jóvenes estudiantes del país ha obtenido galardones referentes para la región y para el continente en competencias de nivel académico en el mundo, con distintos trabajos generados en ese marco.

A nivel de la educación terciaria, de la formación en educación y de la educación terciaria tecnológica, se puede decir que componen una matrícula que hoy contribuye a la generalización de la educación terciaria, superando al conjunto de la matrícula de todas las universidades privadas del país y llegando a un tercio de la matrícula de la Universidad de la República. A nivel educativo, también es bueno destacar las diversas articulaciones que se han generado a nivel de las distintas instituciones de la sociedad en general, pero particularmente del trabajo y los centros de investigación, lo que ha permitido que tanto en la formación en educación como en la formación tecnológica se hayan construido nuevas y diversas propuestas educativas con presencia y radicación fundamentalmente en el interior del país. Es importante entender que en el marco de la modernización del organismo hay una tensión por la cual transita, que claramente continuará hasta encontrar nuevos equilibrios entre su carácter central y la especificidad de las partes que lo componen. Nos encontramos en un proceso de transformación desde un sistema piramidal, con un modelo técnico administrativo que concibe la realidad como un asunto racionalmente regulable o controlable desde un centro planificador; es una nueva perspectiva de trabajo que percibe a la organización institucional como un sistema con dificultades de articulación que funciona con cierta autonomía e identidad propia. En este marco se promueve la descentralización como forma de impulsar la mejora. Descentralizar, en este caso, no se limita a transferir espacios de toma de decisión a los jerarcas de las diversas áreas de la institución y en particular a los de cada unidad o centro educativo, sino que implica el empoderamiento de todos los actores, a través de un acceso claro a la información, la promoción, la participación, la responsabilidad en la concreción de la tarea asignada y la consiguiente rendición de cuentas, así como el desarrollo de las capacidades locales de organización. Se trata de una organización que claramente está a la altura de las circunstancias del mundo en que vive la sociedad, que nos permite promover aprendizajes, creatividad, trabajo colaborativo y tener alto impacto en la promoción de innovación, en una clave de orden territorial y, por supuesto, en proyectos de desarrollo.

La modificación de esta metodología de trabajo en estos tiempos nos ha dado interesantes resultados; pensemos que la ANEP está conformada por distintos Consejos, cada uno con su cultura, con su tiempo de organización y con un importante conjunto de especificidades a manejar, pero cuya construcción tradicionalmente estuvo dada por una balcanización de la organización, cada uno pensando, reflexionando y construyendo en su ámbito para luego delegar a personas en un ámbito superior de coordinación de la Administración. La forma o metodología de trabajo que hemos sugerido, y la que estamos llevando adelante, refiere al hecho de sentarnos juntos en ámbitos comunes de intercambio de culturas, de intercambio de especificidad, de una planificación y una construcción conjunta para que luego cada uno tenga la posibilidad, en el marco de sus competencias y de su especificidad, de administrar aquel sector de la educación para el cual es más fuerte, para el que el propio Estado le ha dado las herramientas para transmitir con mayor potencia hacia la sociedad.

Como resultado de esto podemos ver una serie de ejemplos. En la carpeta que tienen los señores Senadores, por ejemplo, hay un documento elaborado por Educación Primaria, Secundaria, UTU y Formación Docente, con aportes iniciales a la discusión sobre fundamentos y perfiles de la Educación Media Básica. ¡Menudo desafío para ese nivel educativo, particularmente, teniendo en cuenta el momento en que hoy se encuentra!

Esta no es una construcción aislada sino que es de todo el sistema, tomando como centro no la especificidad de cada parte, sino a los niños, los adolescentes y los jóvenes para, en base a la experticia de todos esos equipos técnicos y de gestión, y a la autoridad de cada uno de los Consejos, establecer una ruta centrada en ese proceso.

También aparecen productos interesantes, como los documentos de acciones conjuntas en educación rural, con un objeto claro que en próximos días será comunicado a la opinión pública: las estrategias de universalización de la educación media en el sector rural. Estamos hablando de una alta demanda y de largo tiempo y hoy se han dado las condiciones propicias -por muchos aspectos de colaboración, claramente, de los Gobiernos Departamentales y distintas instituciones territoriales- que permiten el acceso, el ingreso y el tránsito a nivel geo-referenciado de todo el país, de la totalidad de los jóvenes que hoy se encuentran a nivel de los sextos años de las escuelas rurales.

Como ejemplo claro de este trabajo articulado y colaborativo, estamos en una nueva política en infraestructura edilicia y equipamiento. Los cambios que se han dado respecto a la planificación y a la gestión, han contado con el apoyo de diversas instituciones. Se han minimizando los errores por la amplia participación de instituciones y opiniones en este tema, lo que nos ha llevado a dar un giro respecto a la situación, desde el punto de vista edilicio, en la Administración.

La participación no solo de la ANEP sino también de su interna -de los Consejos-, en forma articulada, sumado al respaldo de la Corporación Nacional para el Desarrollo, de los Gobiernos Departamentales -que, en muchos casos, actúan y dirigen directamente obras asignadas por la ANEP- y de la OPP, han permitido, en conjunto con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, cambiar este paisaje que observamos en todo el país respecto a la situación de la infraestructura que vive la educación pública nacional.

Ese cartelito que se ve en la pantalla, que dice «0800 ANEP» y que parece una promoción interesante, ha permitido centralizar las demandas de todo el país y rápidamente, en forma ágil y realmente eficiente, encontrar las respuestas a las problemáticas que se plantean en una sola vía de ingreso, evitando problemas de gestión y de incomunicación, y así poder atender las necesidades claramente planteadas.

Se puede observar una serie muy importante de obras nuevas realizadas en el país y que el acumulado en estos 10 años ha sido de 255 edificios nuevos o ampliaciones realmente importantes. Tal vez esta ha sido la década de mayor impacto, modificando el paisaje edilicio de la educación pública a nivel nacional.

En los últimos dos años se ha trabajado sobre 99 edificios nuevos o ampliaciones, lo que nos ha llevado a decir, en algunas oportunidades, que se está construyendo un edificio por semana. La distribución a nivel nacional nos habla de que 55 de ellos se han realizado en Montevideo y 200 en el interior del país.

Hay una política nueva que se ha generado de mantenimiento y refacción edilicia. En ese sentido, hay una enorme cantidad de edificios a los que se ha atendido con diversas intervenciones, las que han llegado a 5.000 en el acumulado de dos años. Estamos hablando de refacciones que van desde arreglos de electricidad o de azoteas hasta la reparación, por ejemplo, del Liceo Nº 13 en Maroñas; las diferencias entre el estado que tiene hoy y el que tenía anteriormente están a la vista.

A nivel de elementos prefabricados también es interesante observar que la necesidad, la demanda de educación, llevó a tener respuestas ágiles y rápidas y, en ese sentido, en este período de poco más de dos años hemos instalado 561 aulas. Vale aclarar que un centro educativo cuenta con alrededor de 10 aulas, por lo que podemos estar hablando del equivalente a 56 edificios nuevos más, desplegados en todo el territorio nacional y ofreciendo la oportunidad de que los jóvenes puedan desarrollar ahí los niveles iniciales, primarios o medios de educación.

En función de los sistemas de descentralización, cada uno de los Consejos expondrá claramente el modelo y el estado en el cual se encuentre. Apuntamos al trabajo colaborativo, la promoción de liderazgos -elemento absolutamente clave para construir con otros-, los sistemas informáticos y la modificación de la gestión. Con este ingreso de la tecnología, no solamente desde el punto de vista del instrumental sino de la lógica, de la organización y de los procesos que se llevan adelante, se pretende mejorar la eficiencia de este sistema tan macro.

En ese sentido han existido avances a través de presupuestos por programas y gestión por resultados, tableros de gestión que intentan establecerse para poder centralizar y de esa manera socializar mejor la información, aplicando mejores políticas al contar con los datos.

Está el Registro Único de locales educativos, la tipología de centros para construir una línea de base de costos, por centro y por modalidad. Tenemos el Programa Gurí en Primaria absolutamente trascendente para la aplicación de políticas que hoy este Consejo desarrolla y que está en continua evolución.

La bedelía web en UTU y el año próximo la instalación de ella en el Consejo de Educación Secundaria, permitirá claramente un seguimiento de trayectorias educativas y un sistema de alertas tempranas en el conjunto de la educación media nacional.

La presencia de salas de videoconferencias, no solamente con su carácter de uso educativo sino de gestión, también está cambiando el paisaje de las formas y los métodos de organización de la administración, al disponer de estos medios tecnológicos. A su vez contamos con el Programa Trabajo y Estudio que trata de ver la realidad que viven nuestros jóvenes en el Uruguay de hoy, vinculado con la tensión entre avanzar en un desarrollo de estudio pero también involucrarse en procesos productivos y de servicios en el país.

En ese sentido, hay un trabajo muy interesante desarrollado a través de la información del Siass, generada por el Mides, y con acuerdo del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, las Cámaras empresariales y el PIT-CNT, que trata de ir a buscar ese conjunto de miles de jóvenes que no han culminado la educación. Ese tercio de la población -económicamente activa- se encuentra activo a nivel laboral pero no ha culminado los ciclos educativos.

Respectos a las distintas formas, se ha convocado a la sociedad a acercarse a los distintos centros educativos. ¿Cuáles son los distintos instrumentos que se han desplegado para acompañar ese proceso?

A nivel económico tenemos boleto gratuito hasta los 20 años, Asignaciones Familiares diferenciadas, becas, Plan Ceibal, tecnología -cuando digo tecnología no solo aludo a equipamiento sino a una lógica de operar a través del uso de la tecnología-, la presencia de libros digitales -cuya adquisición no queda a las potestades o no de las familias- y diversos materiales didácticos. Todo esto contribuye desde el punto de vista económico a esa convocatoria para que fundamentalmente nuestros jóvenes se acerquen al sistema de educación.

El incremento de la oferta tal vez fue el mayor de la década. A nivel de la Educación Media y Educación Terciara las distintas construcciones han mostrado o puesto en evidencia, una vez más, algo de poca discusión en el país, que la oferta educativa es una variable a tener en cuenta para que la gente estudie. No solamente hay problemas sociales y económicos, sino que también están aquellos vinculados a la construcción, la calidad y la pertinencia en cada territorio y sector del país. Son importantes las características de la oferta educativa que se acerque al mundo de los jóvenes, tanto a nivel medio como a nivel terciario, y es evidente que los crecimientos matriculares han estado centrados en ese lugar.

A nivel de los acompañamientos claramente podemos ver que el intercambio de un nivel a otro conlleva dificultades, por cuanto es necesario operar en ellos y cambiar esas lógicas. Por lo tanto, a nuestro entender un programa altamente interesante como lo es Tránsito Educativo, nos permite acercarnos y dar respuesta a ese acompañamiento y a ese encuentro entre maestros y profesores en un mismo territorio, que permite generar la confianza y los espacios que darán lugar a los climas adecuados, y a partir de ahí avanzar en espacios de orden pedagógico y de organización para la mejora de los aprendizajes.

Lo mismo sucede con los espacios de tutoría que se están realizando en más de 100 liceos y con la presencia del compromiso educativo o de campamentos educativos en 78 centros, que es un espacio de aprendizaje, de encuentro, de construcción de vínculos y de valores.

Por otra parte hay un programa interesante en nuestro país, como lo es Uruguay Estudia, que ha permitido apoyar a distintos integrantes de nuestra población en la culminación de ciclos educativos.

Tenemos la evaluación como tal, entendida en una concepción muy fuerte en su aspecto formador -evaluaciones formativas- como elemento para provocar cambios en las prácticas educativas, que han ido avanzando ágilmente con el uso de las tecnologías en lo que hoy denominamos «evaluación en línea».

Por supuesto que el desafío entre ese deseado encuentro entre las trayectorias teóricas de nuestros jóvenes y sus trayectorias reales -las verdaderas trayectorias- es el gran desafío que aún continúa buscando el sistema educativo.

Para poder ubicar el Programa Tránsito Educativo, al que hice referencia, quiero decir que hablamos de 360 centros educativos, 105 centros de educación media, liceos o UTU, que albergan prácticamente a 12.000 estudiantes. Es decir que estamos hablando de una cuarta parte de todos los estudiantes de educación pública del primer año de Ciclo Básico. Al estar ponderado en zonas vulnerables, claramente el porcentaje de jóvenes vulnerables es mucho mayor a esta cuarta parte a que hacía referencia en términos generales, donde se provoca un acompañamiento y donde hoy es muy interesante observar los resultados que esta forma de trabajo está dando. Lo mismo se ve a través de los distintos referentes, pares y articuladores, que construyen una nueva cultura de solidaridad de aporte; me refiero a aquel que tuvo mayor oportunidad desde el Estado o el país en general - independientemente de su formación pública o privada- y está en condiciones de acercarse y volcar su conocimiento y tiempo al acompañamiento de jóvenes que transitan el nivel de educación media superior en el país.

Esta nueva metodología de trabajar juntos -que no es lo mismo que delegar y encontrarse en un lugar para poder discutir cada uno su punto de vista sobre la vida y las oportunidades de las personas- nos ha permitido generar distintos trabajos. Particularmente, queremos hacer referencia a tres líneas de acción transversales construidas para desarrollar en forma conjunta, garantizando los mejores escenarios de acción para los años 2013 y 2014.

A partir de este planteo, en primer lugar, me gustaría dar paso al economista Héctor Bouzón quien, a través de la presentación presupuestal, traducirá el nivel de ejecución en acciones concretas realizadas por ANEP, enriqueciendo la exposición presupuestal con cifras que están referenciadas en el documento entregado. En segundo término, cada uno de los Consejos realizará las presentaciones referidas a las tres líneas que acabamos de expresar con la precisión, conocimiento y responsabilidad que los caracteriza.

SEÑOR BOUZÓN.- Vamos a presentar el contexto presupuestal en el que se desarrolla la ANEP.

La primera gráfica que mostramos refiere a la participación de la ANEP en el gasto público en educación, es decir, los recursos públicos que se destinan a educación. Del 70% que refiere a la ANEP, se está en un 69,8%. En cuanto a esta participación y a su evolución histórica, en la siguiente gráfica vemos que desde el año 2004 a 2013 el porcentaje está en el entorno del 72%. En azul figura el total, considerando el Plan Ceibal y la ANEP, a partir de la existencia de dicho Plan. Esos recursos se encuentran en un 72% y vemos que el porcentaje respecto del Plan Ceibal y la ANEP durante una década se ha mantenido prácticamente estable.

En lo que tiene que ver con la ejecución propia de ANEP, el total ejecutado ascendió a $ 37.233:000.000, destinándose un 81% a servicios personales, 8,4% a gastos de inversión, 2,3% a suministros y 7,9% de gastos corrientes. En la siguiente gráfica vemos cómo cada Consejo que integra el sistema ANEP participa del presupuesto total. Los números que figuran debajo de cada Consejo corresponden a la asignación presupuestal; vemos el porcentaje en el sistema ANEP y dentro de la gráfica se pueden observar los valores de ejecución alcanzados. Allí podemos ver que los Consejos de Educación han superado el 99% de la ejecución presupuestal y, en algunos casos, se encuentran muy próximos al 100%.

En esta otra gráfica se observa el destino del Impuesto de Primaria. En 2013 se ejecutaron $ 1.728:000.000, destinándose a la alimentación escolar -que es el rubro principal- un 63,2%, que representa, aproximadamente, $ 1.000:000.000.

En cuanto a la evolución de la ejecución, hemos logrado en los últimos tres años superar el 99%, estando muy próximos al 100%. Esto obedece, entre otros factores, a una mejor planificación de los recursos y destinos y al hecho de contar con una herramienta presupuestal como ha sido el fideicomiso de la Corporación, que permite incrementar fondos para inversiones una vez cerrado el ejercicio en los casos en que no se hayan podido ejecutar ciertas partidas.

Como vimos anteriormente, más del 80% del presupuesto de la ANEP refiere a los servicios personales. En la gráfica que estamos mostrando vemos cómo se produce esa composición. Por un lado, los aportes patronales representan un 25,4%; los aportes personales el 11,6%; los salarios líquidos el 62% del total y lo que respecta a beneficios sociales el 1%.

Hasta aquí lo que tradicionalmente presentamos en cuanto a la cifra de ejecución, es decir, cómo se participa por cada Consejo y por rubros. A partir de ahora vamos a mostrar qué ha implicado esa ejecución presupuestal, qué es la asignación de recursos que tiene ANEP, qué hemos logrado y qué hemos podido realizar concretamente.

En primer término, queremos señalar que durante el período 2010-2014 se ha producido un incremento real de la masa salarial del orden del 34,8%, que se discrimina de la siguiente manera: por un lado, un 24,24% equivalente a 6345 millones y, por otro, la denominada expansión educativa, del orden del 9,34%, equivalente a 2445 millones. ¿Qué significa esto? En el caso del incremento salarial real, sin considerar la partida por presentismo, en el período mencionado un maestro grado 4 de 20 horas efectivas vio incrementado su salario en un 19,4%, mientras que un profesor de Segundo Ciclo, grado 4, de 20 horas, tuvo un aumento de un 17,1%.

En cuanto a la expansión educativa, esto ha permitido financiar, a modo de ejemplo, el equivalente a 1370 cargos de maestros de tiempo completo y 89.000 horas en su conjunto. Por lo tanto esto representa $ 8.790:000.000, que significa el 89% del incremento presupuestal total que ha recibido la ANEP respecto al 2010.

Rápidamente vamos a ver algunos ejemplos de categorías salariales. Durante el período 2005-2014 el incremento real de los maestros fue del orden medio del 75% y en el caso de los profesores grado 4 fue del 73,8%; vemos graficados los grados 1, 4 y 7 por 20 horas. Esto es en cuanto a servicios personales.

En relación a la infraestructura, en el año 2013 hay 18 centros educativos nuevos, 22 edificios con ampliaciones seguras de rehabilitación, 565 aulas educativas nuevas, 799 edificios educativos con mantenimiento menor realizado y 132 con mantenimiento mayor.

En la siguiente gráfica vemos la evolución de la infraestructura y los niveles de inversión que ha destinado la ANEP en cuanto a infraestructura edilicia. La zona gris clara que vemos en la gráfica es lo que se destinó históricamente desde el año 2000 al 2013 al mantenimiento edilicio y la zona oscura corresponde a los recursos que fueron destinados a obras nuevas y ampliaciones. Como podrán observar, a partir del año 2011 se vieron incrementados fuertemente los recursos que hemos destinado a realizar mantenimiento preventivo y correctivo en los locales. Estimamos que debemos destinar mil millones anuales para mantener la planta física de los locales educativos, que rondan los 2.800.

En cuanto al monto destinado a las inversiones, si comparamos el 2010 con el 2014 vemos un incremento del 5% del nuevo presupuesto total asignado a la ANEP.

A su vez, en el plan del mantenimiento edilicio se ha financiado un nuevo nivel para preparar cursos -mantenimiento de áreas verdes y limpieza integral profunda, con 87 y 86 centros respectivamente-, adquisición de equipamiento informático con más de 2.000 computadoras, equipamiento para conectividad, *switches*, *patcheras*, impresoras; son 12.400 ítems. En cuanto al equipamiento mobiliario, tenemos más de 14.000 sillas para alumnos y 36.320 ítems en el rubro Otros, que incluye papeleras, percheros, bancos y pizarrones. Respecto al equipamiento didáctico: 4.518 piezas para equipar laboratorios de centros nuevos, reposiciones, equipamiento en los espacios de educación física y equipamiento audiovisual.

También se concretó, en el marco del avance en la habilitación de centros educativos, la adquisición de 6.249 extintores.

Se han realizado más de 300.000 publicaciones didácticas, entre guías pedagógicas y publicaciones en general. A su vez, se realizaron 196 cursos o capacitaciones con más de 21.000 personas participantes.

En cuanto a la alimentación escolar, corresponde señalar que se sirvieron, durante el año 2013, 76:800.000 porciones, alcanzando a 265.797 niños. En el caso del Programa de Leche Escolar, se han adquirido y distribuido 42:905.000 litros de leche y 7:800.000 kilos de leche en polvo, atendiendo a una población de 223.340 niños.

Con respecto al mantenimiento eléctrico preventivo, se concretó la recuperación de más de 2.600 luminarias.

También debemos mencionar el pago de abonos docentes para el traslado a centros educativos de distintas localidades para más de 15.000 docentes.

A su vez hemos destinado recursos a seguridad en centros educativos por más de $ 240:000.000.

Esto, en materia de gastos, significa un incremento, con respecto al año 2010, del 6% del total del presupuesto asignado a la ANEP.

Por último, nuestro articulado se compone de un único artículo, en el cual estamos proponiendo que se nos habilite a trasponer hasta el 3% del total de los créditos asignados en servicios personales directamente al rubro Gastos.

SEÑOR FLORIT.- Nosotros vamos a usar estos minutos para presentar, básicamente, cuatro asuntos: el aumento del tiempo pedagógico; el objetivo de alcanzar una educación integral y de calidad; la mejora de los aprendizajes, y lo que implica, en el desarrollo profesional docente, llevar adelante los puntos dos y tres. Para eso, desde el punto de vista de los registros, tomamos tres años: 2005, 2010 y los datos disponibles en 2014. Y en cada uno de estos capítulos creemos que es tiempo de dejar planteado un desafío para que las próximas Administraciones puedan considerarlo.

En cuanto al primer punto, el aumento del tiempo pedagógico, en el año 2005 se disponía de 137 escuelas de jornada completa. En realidad aquí estamos reuniendo varios tipos de instituciones. En primer lugar, las escuelas de tiempo completo son aquellas que tienen siete horas y media de clase, tres comidas y un elenco estable de maestros que cubren las ocho horas. Las de tiempo extendido -que son, básicamente, una implementación de la actual Administración- implican siete horas de clase, almuerzo y merienda, y un elenco de maestros en un turno y un elenco de profesores en el otro turno. Tienen un diseño más flexible y una demanda muy importante, sobre todo en los sectores medios. Finalmente tenemos los jardines de jornada completa o de tiempo completo, que están convergiendo a un único modelo pedagógico; estamos hablando de siete horas y media y tres refrigerios. Creemos que el salto más importante está vinculado a la matrícula: ha habido un incremento de más de 20.000 alumnos entre 2010 y 2014 y hay 289 centros en las tres modalidades.

En términos muy rápidos, deberíamos recordar que vamos a inaugurar en Las Higueras, de Durazno -seguramente en las próximas semanas-, otra escuela nueva de tiempo completo; la Escuela Nº 92 de Bella Unión; otra escuela en Delta del Tigre sobre fin de año, y una escuela en el Barrio Sarandí de Montevideo, que complementa el desarrollo del Plan Juntos en esa zona de Camino de las Tropas.

En lo que respecta a escuelas de tiempo extendido, está pronta a transformarse la Nº 136 de Tacuarembó, sobre la ruta a la entrada de la ciudad; la Nº 130 de Montevideo, en la zona de Carrasco, y la Nº 72, Japón, cercana al cruce de las calles Rivera y Comercio.

En lo que hace a Jardines nuevos con esta modalidad, podemos mencionar el Nº 228, que está ubicado en Camino Carrasco y Ravignani -es un local totalmente remozado, que antiguamente albergó a la Escuela Nº 255- y el histórico Jardín Enriqueta Compte y Riqué; estos son algunos de los que seguramente se van a transformar.

En el mes de marzo vamos a estar superando las 300 instituciones de jornada completa, los 60.000 alumnos y dando satisfacción, con 50 años de atraso, a aquella meta de la CIDE de alcanzar el 20% de la matrícula urbana en una modalidad de jornada completa. Si bien es una política de Estado que reúne amplios consensos, que se han visto ratificados en la campaña electoral, cabría pensar si es posible alcanzar 110.000 alumnos en el próximo quinquenio. El costo diferencial entre un alumno de tiempo simple y uno de tiempo completo está entre los US$ 800 o US$ 900; es decir que además del costo inicial de inversión, el costo corriente de alcanzar esas cifras es del orden de los US$ 50:000.000 para posibilitar una educación integral, que es el segundo punto. Además de los conocimientos y competencias tradicionales de la educación básica, general y universal, hoy creemos que la educación pública tiene que asegurar, además del inglés y el portugués, educación física, arte, música y los lenguajes tecnológicos. Creo que los sectores medios tradicionalmente tuvieron acceso a cada una de estas cuatro dimensiones a través de las academias, los institutos y los clubes deportivos. Es decir que no estamos incorporando una novedad a la formación integral del ciudadano; lo que sí debiera ser novedoso es que esto es para todos, es un elemento democrático que alcanza también a los que menos tienen y deja de ser un servicio que se adquiere en el mercado para ser uno que se brinda desde la educación pública.

En lo que hace a segundas lenguas, el avance es muy significativo: pasamos de 14.500 niños en el 2005 a más de 100.000 en el 2014 con inglés o portugués presencial. A esto se suma el inglés Ceibal por videoconferencia, con prácticamente 50.000 niños más. Los 162.900 alumnos que acceden al idioma inglés en las escuelas públicas representa un salto gigantesco, pues se multiplicó por diez o por doce esta enseñanza en estos últimos años. El desafío es universalizar el idioma inglés y que estas modalidades -a distancia y presencial- converjan en una modalidad integrada, que es factible y para la cual se está trabajando.

La educación integral y de calidad para nosotros supone también aprovechar la universalización de la educación física asegurando recreación, deportes y campamentos a un número más que significativo de niños. En el año 2005 partimos con algo más de 60.000, para llegar a estos 306.000 que hoy tienen un profesor de Educación Física que no va una o dos veces por semana, sino que permanece en la escuela durante todo el horario y se integra al equipo docente.

Nos queda pendiente, todavía, universalizar la cobertura de Educación Física a nivel inicial y rural, así como seguir construyendo un escalafón con niveles inspectivos en esta área y transferir algunos cargos de directores e inspectores que aún permanecen en el ámbito el Ministerio de Turismo y Deporte.

La tercera dimensión tiene que ver con el arte y la música. En este aspecto me parece que los números son elocuentes, ya que se duplicó la cobertura. Creemos que hay un desafío de atender esta sensibilidad artística y transformar las actuales escuelas de música, de larga tradición en primaria, en escuelas de arte y música. A la vez, pensamos que deben cubrirse todas las jurisdicciones del país, ya que hoy nos están quedando pendientes dos del departamento de Canelones.

En cuanto al lenguaje tecnológico, la cobertura es la que aparece en el cuadro. Además del enorme trabajo del Plan Ceibal como tal, creo que hay que destacar la contraparte que se da desde el sistema educativo. En nuestro caso, Primaria ha asignado y financiado 400 maestros de apoyo ceibal, unos 140 dinamizadores y centros ceibal-tecnología en cada una de las jurisdicciones departamentales. Esto supone una nueva profesionalidad docente y, en ese sentido, encontramos colegas que hacen del lenguaje tecnológico y de la elaboración de contenidos digitales una *expertise* que sirve de apoyo a la implementación de un Plan Ceibal con fuerte contenido educativo.

En lo que hace a la mejora de aprendizajes, que sería el tercer eje, creemos que el ingreso temprano a la educación es una condición para mejorar las posibilidades de una trayectoria exitosa. En este sentido, el esfuerzo de estos dos últimos años se ha concentrado en completar la universalización del nivel 4 y en avanzar en la cobertura del nivel 3. De acuerdo con la Ley de Educación, la cobertura del nivel 3 es compartida con los CAIF y con los centros educativos privados; la cobertura total es del orden del 62% o 63%, siendo un poco más de la cuarta parte brindada por Primaria.

Tenemos el desafío de seguir avanzando en la universalización del nivel 3 y mejorar la asiduidad. Si bien algo se ha mejorado en este aspecto, tenemos que consignar que un tercio de los alumnos de educación inicial registran un número de inasistencias muy alto, que se puede cuantificar, como piso, en el orden de los 40 por año.

Las políticas de acompañamiento hacen que la mejora de los aprendizajes sea posible, fundamentalmente en aquellos alumnos que tienen necesidades educativas diferentes, propias, y que muchas veces están condicionadas por el origen familiar. Los maestros comunitarios son un elemento que se ha incorporado al paisaje de todas las escuelas de los niveles de requerimiento 1 y 2 de tiempo simple. El número de escuelas que aparece reseñado está un poco por encima de las 300; los alumnos cubiertos son 16.000 y los maestros son 539. Hoy nos queda el desafío de integrar los maestros comunitarios también a los jardines de infantes.

La evaluación formativa en línea ya fue planteada en la presentación general realizada por el Presidente del Codicen; tiene como fortaleza permitir un círculo virtuoso en el que el maestro pueda identificar la dificultad que tiene cada uno de sus alumnos en cada una de las áreas a través de una serie de pruebas, las que pueden ser replicadas. En el año 2014 proyectamos unas 793.000 aplicaciones, es decir que cada uno de los maestros ha tenido la posibilidad de volver a aplicar la prueba y hacer un seguimiento de los avances de los alumnos en sus aprendizajes.

Estamos desarrollando una experiencia piloto de evaluación a nivel inicial, que alcanzó a 3.400 niños, la totalidad de los alumnos de ese nivel en el departamento de Colonia. De tener resultado positivo, el año 2015 será un tiempo para la generalización.

Los maestros de apoyo constituyen otro recurso con que cuentan las escuelas y, fundamentalmente, las políticas focalizadas en las escuelas a aprender, que son aquellas que, insisto, atienden a los sectores más vulnerables.

Quedan como desafíos planteados potenciar las prácticas educativas que permitan mejorar los logros del aprendizaje, consolidar los colectivos docentes y la intervención de las familias, y generar dinámica de personalización de la enseñanza.

El último eje es todo lo que hace al desarrollo profesional y la formación en servicio. Aquí hay una nueva visión de la carrera docente, donde se incorpora el concurso no solamente para ascender en la carrera o ingresar a un escalafón, sino también para avanzar en la carrera sin dejar el aula. Este es el concurso para pasaje de grado, que está previsto o, de alguna forma, alentado en el propio texto de la ley de educación, que se ha venido implementando en los años 2011, 2012 y 2013, estando vigente el llamado del año 2014. Hemos alcanzado alrededor de 700 maestros que han avanzado en su carrera a partir de esta evaluación. El resto de los concursos son los que hoy se están desarrollando en el Consejo de Educación Inicial y Primaria.

Las salas docentes hacen a una reflexión colectiva del para qué y del cómo se desarrolla la enseñanza y el aprendizaje en cada una de las escuelas.

Finalmente, está la institucionalización de la formación en servicio, un desafío que retoma un patrimonio que tuvo el Magisterio desde el año 1962 hasta 1972, que era tener un instituto propio del entonces Consejo de Enseñanza Primaria y Normal, que permitía la actualización de los docentes, reservando para el Consejo de Formación en Educación, obviamente, todo lo que son posgrados, especializaciones y cursos de mayor enjundia. En este momento los cursos de actualización se desarrollan en cada uno de los departamentos y convocan a 6.500 docentes que desarrollan esta actividad los días sábados, siendo una de las tantas actividades que tienen poca difusión, pero que generan una mejora real de la enseñanza.

Muchas gracias.

SEÑORA PUENTE.- Buenas tardes a todos.

Es para mí un gusto disponer de estos minutos ante los señores parlamentarios. Agradezco también al señor Presidente de la ANEP por permitirme tener este vínculo directo en nombre del Consejo de Educación Secundaria, al que represento.

A continuación haremos una presentación que también tiene como base el desarrollo de los tres ejes fundamentales: fortalecimiento institucional, acompañamiento en las trayectorias educativas continuas y completas de nuestros jóvenes, y el desarrollo profesional docente. De todos modos, en principio nos pareció importante hacer una brevísima presentación, de corte más cuantitativo, para dar un pantallazo de lo ocurrido en el marco de los centros educativos y de nuestro Consejo, en un rápido análisis comparativo entre el año 2010 y el corriente.

En 2010 el Consejo de Educación Secundaria tenía 282 liceos; actualmente tiene 297. Dentro de esos liceos, tenía 90 dispositivos de atención a adultos, mientras que en este momento tiene 110. En el referido año 2010 teníamos, en relación al ciclo básico, 4.172 grupos, y actualmente tenemos 4.409, con un cambio bastante significativo en el número de jóvenes alumnos por grupo. En 2010 teníamos un promedio de 31 alumnos por grupo en el ciclo básico, y actualmente el promedio es de 28. Este dato no es menor porque tiene que ver con esa vocación de atender a nuestros estudiantes de un modo más personalizado, achicando los grupos para que el trabajo de los educadores sea más efectivo. Lo mismo ocurre con relación al bachillerato. En 2010 teníamos 2.955 grupos de bachillerato y actualmente tenemos 3.259; antes teníamos 33 alumnos por grupo y hoy hemos logrado tener 29. En relación con la cantidad de docentes -otra cifra que nos parece importante que conozcan-, en 2010 teníamos 16.571 y actualmente tenemos 18.649. Nos parece que esos datos son importantes para los señores parlamentarios porque dan cuenta de un crecimiento que ha llevado adelante el Consejo de Educación Secundaria.

Con relación a las tres líneas transversales de acción sobre las que vamos a hacer descansar nuestra presentación, queremos plantear que tenemos como objetivo esencial -y aun como desafío pendiente, asumido con responsabilidad, energía y entusiasmo- provocar que los jóvenes concurran a nuestro centro, que permanezcan y que aprendan. En esa línea venimos trabajando en un fortalecimiento institucional que se expresa en algunos puntos que pueden observarse en la placa. Ante todo, el inicio y un desarrollo ya bastante importante porque estamos al borde de consolidar la regionalización del cuerpo inspectivo, con la convicción de que la presencia de los inspectores en los territorios va a procurar, en un nuevo modelo de expresión de este cargo, un acompañamiento próximo, cercano, que además se aspira que sea *in situ*, absolutamente contextualizado, dando respuesta a las diferentes realidades que se viven a lo largo y ancho de nuestro país.

Dentro del mismo eje, también el Consejo de Educación Secundaria se ha dado a la instauración de una nueva estructura institucional, a través de la creación de tres Direcciones: la Dirección de Gestión y Soporte de la Enseñanza, la Dirección de Planeamiento y Evaluación Educativa y la Dirección de Seguimiento y Ejecución Presupuestal. La creación de estas tres Direcciones parecía un paso importante a dar con el fin de lograr una gestión más efectiva, con una buena división de tareas, que provoque procesos más dinámicos, que puedan repercutir con eficacia en la vida de nuestras unidades territoriales, que es lo que verdaderamente importa.

Incentivados por la misma motivación, hemos desarrollado una política de concursos en el ámbito de nuestro Consejo, con la intención de lograr estabilidad en nuestro personal, que se expresa con relación a los docentes, a los otros cargos como Directores, Subdirectores e Inspectores, y que este año también se expresó en la concreción del concurso de Secretario, sobre el que nosotros queremos hacer especial hincapié, porque venía con algunas ediciones previas fallidas y que logró concretarse en este último tiempo.

Asimismo, es importante dar a conocer que hemos logrado transformar las horas de apoyo en cargos. Teníamos disponibles horas de apoyo que íbamos administrando en función de las demandas, de los emergentes que iban surgiendo, y parecía importante, a los efectos de lograr estabilidad y alcanzar una gestión más efectiva, crear cargos en esta línea que venimos planteando. Así que logramos crear 21 cargos de Inspectores y 95 cargos de Profesores Adscriptos. Como ustedes saben, las dinámicas de los centros educativos son figuras muy significativas, y aquí parece importante señalar que

en el año 2013 teníamos 1.702 Adscriptos y en el corriente ya iniciamos con 1.797. Logramos crear 25 cargos de Ayudantes Preparadores y 48 cargos de Orientadores Bibliográficos, que nos reportan un especial interés por el impacto que tienen en el acompañamiento de nuestros jóvenes a la hora de hacerse del conocimiento, que es el motivo esencial de la existencia de nuestras instituciones. Sabemos que tenemos por delante el desafío de generar una profundización de nuestras prácticas en este sentido y que debemos insistir, seguir explorando y consolidar la cultura de la desconcentración de funciones, con la convicción de que ese es el modo en que lograremos ser más efectivos y obtener mejores resultados en la vida de nuestros jóvenes.

En relación al segundo punto, estamos proponiendo el acompañamiento de nuestros estudiantes generando trayectorias educativas continuas y completas. Ese es un desafío que para nosotros se expresó en la posibilidad de desarrollar políticas de acompañamiento de nuestros jóvenes, tanto a los de Ciclo Básico como a los de Bachillerato. Es así que pudimos desarrollar el Programa de tutorías en 103 centros educativos. Asimismo, estamos trabajando fuertemente en un Programa central de la ANEP, Tránsito Educativo, donde hemos podido pasar de su expresión en 25 territorios, a su desarrollo actual en 60. También llevamos adelante programas de índole interinstitucional como «Compromiso Educativo», que es un Programa fuerte de acompañamiento próximo, que además desarrolla la generosidad generacional en tanto tiene un sistema de acompañamiento de pares. En el año 2013 lo pudimos desarrollar en 44 unidades territoriales y actualmente está presente en 56.

Asimismo, tenemos en marcha el Programa «Aulas Comunitarias», en convenio con el Mides, que en 2013 tuvo 25 aulas en trabajo y en el corriente llega a 26; y el Programa de Áreas Pedagógicas, en convenio con el INAU, aumento de dos turnos y dos localizaciones nuevas en el año 2014.

A su vez, nos gustaría señalar que tenemos una labor muy interesante a nivel del mundo adulto, sobre todo con algunas poblaciones puntuales, como es el caso del trabajo en la cárcel con las personas privadas de libertad, que hoy prácticamente está presente en todos los departamentos del interior. Además, tenemos un muy buen desarrollo del Programa ProCES, de culminación de enseñanza secundaria, que es un convenio que el Consejo de Educación Secundaria va realizando con distintas entidades estatales a los efectos de lograr que las personas que están insertadas laboralmente sin haber culminado sus ciclos educativos, puedan hacerlo. En ese sentido, ahora estamos explorando algunos convenios que van más allá de las entidades estatales.

Sabemos que en este eje tenemos desafíos por delante, entre ellos, profundizar la mejor extensión de estas políticas de acompañamiento. No ignoramos que debemos poner especial énfasis y concentrarnos en los primeros años del Ciclo Básico, porque tenemos la fuerte preocupación de modificar la matriz de repetición y de generar la retención para hacer ese proceso y producir aprendizaje. Está pendiente el repensar la vida de los liceos de tiempo completo y el uso de la diversidad de espacios educativos en los centros que ya están funcionando, así como la planificación de atención a la ruralidad en coordinación con otros subsistemas. En este sentido, ya tenemos algo de camino andado con el Consejo de Educación Técnico Profesional y con el Consejo de Educación Inicial y Primaria, y sentimos que es necesario continuar este camino de profundización.

En relación al último eje: desarrollo profesional docente, quisiera agregar el de no docentes porque la vida de nuestros centros educativos no solo cuenta con docentes.

En el caso de los docentes, estamos abocados y venimos desarrollando con muchísima fuerza cursos de actualización y formación permanente en coordinación constante con el Consejo de Formación en Educación. Quisiéramos hacer especial énfasis en las coordinaciones que vamos logrando entre los subsistemas.

Hemos realizado cursos de aspirantes a directores. Esos cursos han tenido tanto una parte teórica como una práctica y, además, se han dado en diferentes territorios del país, no solo en Montevideo sino también en el interior, por ejemplo, en Salto. Además hemos tenido instancias de formación de directores en servicio, instancias de formación para tutores y coordinadores pedagógicos que trabajan especialmente en el programa de tutorías y que, en este caso, son de índole semipresencial. Asimismo, las partes presenciales se han dado en diferentes departamentos de nuestro país -en Montevideo se han realizado siempre, pero en este caso, por ejemplo, se han hecho también en Paysandú- y tenemos la novedad de los cursos con enclave territorial en zonas de alta vulnerabilidad que han sido por demás efectivos.

Así pues, hemos concurrido a los diferentes lugares y hemos recogido el deseo y la necesidad de nuestros educadores para poder hacer una oferta bien contextualizada y que cubra sus necesidades. En este sentido, las exploraciones que hemos realizado han sido muy satisfactorias. Pensamos que allí hay una línea de trabajo muy interesante.

Nos gustaría plantear que en el caso del personal no docente también hemos logrado procurar un desarrollo profesional que se expresa en cursos que vamos ofreciendo. Hace unos instantes hablaba de los concursos de secretario y también hemos logrado que nuestros secretarios liceales tengan disponible cursos de formación. A su vez, hemos comenzado una formación especialmente dirigida a otros funcionarios. Me refiero particularmente a nuestros funcionarios de servicio y administrativos.

Tenemos por delante esto: profundizar en una planificación de actividades de profesionalización que nos permita mejorar la carrera docente, modificar las prácticas del aula y acompañar a nuestros compañeros los profesores.

Asimismo, tenemos que profundizar en este trabajo de formación de los funcionarios no docentes que hemos iniciado porque esos compañeros, aunque no sean educadores, son agentes educativos desde el momento en que integran plantillas funcionales, que están en contacto directo con nuestros jóvenes y que vienen a aportar al objetivo de la educación.

Por último, y para cerrar, quisiera decirles a los señores Senadores que nosotros estamos trabajando en un nuevo modelo de gestión que intenta erradicar la balcanización, que intenta potenciar y aprovechar la coordinación que con los subsistemas la ANEP viene planteando y que intenta poner disponible la utilización de todos los medios -la videoconferencia, los medios virtuales en las plataformas que ya conocemos, la presencialidad en toda su potencialidad- porque tenemos la convicción de que este modelo de gestión debe residir en la construcción compartida, cooperativa y participativa.

Es por eso que estamos muy entusiasmados con un proceso que hemos inaugurado junto con los otros subsistemas de media y que se relaciona con la coordinación de la elección de horas, que sentimos ha tenido estas características y que venimos desarrollando con un éxito bastante esperanzador.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Muchas gracias.

Continuamos con el Director General de la Universidad del Trabajo del Uruguay, ingeniero Eduardo Davyt.

SEÑOR DAVYT.- Muchas gracias, es un gusto estar nuevamente compartiendo estas instancias. Ante todo y para seguir los lineamientos estratégicos que se ha trazado la ANEP para todos sus Consejos, debo decir que el primer punto de fortalecimiento institucional lo podemos ver a través de la evolución que ha tenido la Red de Centros Educativos en este período, con 123 centros en 2010 y 141 en 2014, a lo cual debe agregarse que también se desarrollan actividades fuera de esos centros, ya que hay aproximadamente 320 grupos comunitarios que funcionan en alrededor de 120 reparticiones. Están en diferentes lugares como, por ejemplo, locales de la ANEP en turnos que están libres o que no se utilizan, en centros comunales, etcétera.

Un segundo aspecto a destacar, como medida que ha tomado la institución para el fortalecimiento institucional, es procurar la modernización de la gestión a través de un programa de descentralización que se inició en el año 2005 o 2006 a través de distintas actividades, pero que en 2013 tuvo un hito fundamental para nosotros, que fue la implementación y la puesta en marcha de los Campus Regionales de Educación Tecnológica. Tal como se puede

apreciar en el mapa, hay cinco regiones que se han determinado en primera instancia y se ha dejado para una segunda etapa lo que es Montevideo y Canelones. Cada uno de esos campus tiene una sede que es un polo tecnológico; algunos de ellos ya están instalados y operando, otros se están construyendo o terminando su edificación y hay otros por construir, como es el caso de Fray Bentos que se va a incorporar a ese núcleo educativo y va a funcionar en las instalaciones del ex frigorífico Anglo, donde ya está el LATU, está proyectada la UTEC y donde nosotros también pensamos instalar la sede de esa región. De la misma manera, en las otras regiones estos polos tecnológicos, que son la sede de estos campus, van a cumplir una función de nucleamiento de capacidades técnicas, de investigación y de extensión que pueden trabajar pensando a la región desde el punto de vista de su desarrollo productivo y social.

Estos campus consisten en el conjunto de centros educativos que los componen y figuran dentro de cada uno ellos. Uno de sus organismos fundamentales es la Junta de Directores de Centros Educativos del Campus, que está conformada por los equipos directivos de esas escuelas, por el Director General del Campus y por los Inspectores Regionales que asisten en un número de dos por cada una de las regiones. El propósito es ir transfiriendo, paulatinamente y en la medida de las posibilidades, cada vez más potestades de autonomía y más capacidad de tomar decisiones de manera que se tomen decisiones contextuadas, apropiadas a lo que es la realidad de cada una de las regiones. Naturalmente, como ya se expresó aquí, la descentralización no implica solamente esta delegación de funciones sino que, además, necesita que todos los actores tengan una real y efectiva participación en todos los procesos de la gestión de la educación técnica en cada región, mirándose en clave de territorio, coordinando entre sí las distintas actividades y no solo entre los centros educativos de la institución sino también con el resto de las instituciones de la ANEP y de las instituciones educativas que puedan existir en la región, a fin de que la educación tenga una estructura coordinada y eficiente, procurando una mayor eficiencia de la gestión. Para ello se han ido cubriendo determinados cargos claves de unidades operativas de gestión, aspecto que aún no está culminado y en el que habrá que seguir profundizando, pero que también ha permitido cubrir determinadas funciones con los perfiles adecuados. Se han realizado concursos en escalafones técnicos, especializados, que estaban un poco olvidados dentro de la estructura funcional y ello permitirá colocar en cada una de las funciones necesarias para la gestión de la educación los perfiles adecuados. Para ello es fundamental el desarrollo del sistema informático -aspecto que en parte ya se ha mencionado aquí- y en este aspecto uno de los problemas que ha habido en algunas regiones tiene que ver con la conectividad. En estos momentos podemos decir que, gracias al gran apoyo que hemos tenido de Antel, se están regularizando y consolidando calidades en la conectividad que van a permitir que los sistemas informáticos se puedan utilizar y operen con la rapidez y la agilidad que se requiera en cada caso. Esto es algo fundamental que va a permitir esta descentralización para obtener los mejores resultados.

En cuanto a la profesionalización y el fortalecimiento de los roles, quiero decir que este es un aspecto también a trabajar mediante la participación, la discusión, el monitoreo y el seguimiento de cada uno de los actores, tratando de incorporar más actores, sobre todo, en la supervisión y el seguimiento, de manera de asesorar y poder adecuar, en cada uno de los roles de las personas que integran la comunidad educativa, sus verdaderas funciones.

La creación de departamentos en cada una de estas sedes de campus o departamentos en áreas temáticas, en áreas de extensión, en áreas de investigación y en áreas operativas y de gestión, será también un elemento que puede ayudar a mejorar la profesionalidad de cada uno de los actores para que, realmente, contribuyan a la mejora de la gestión.

Como desafíos en este punto, tenemos la consolidación del funcionamiento de estos campus tratando de poder llegar al objetivo que se ha planteado, y también la ampliación de la red ya que permanentemente visualizamos, cada vez que visitamos lugares, un aumento en la demanda por cursos de la educación técnica en muchos lugares. Ya hay varios sitios en los que para el año próximo esos cursos van a estar disponibles también, como en Santa Catalina, Villa García y el Polo Educativo Tecnológico Rivera, que también se va a finalizar en el presente período, lo que consolida y aumenta una red ya bastante extendida.

Respecto al segundo lineamiento, que tiene que ver con trayectorias educativas continuas y completas, debo decir que la institución ha tenido un aumento importante de la matrícula. Se ha procurado la inclusión en la Educación Media Básica y en la Educación Media Superior, tratando de cubrir esa brecha que el país tiene de jóvenes que no han podido culminar esa educación media. En ese caso, la estrategia institucional ha sido la de promover la diversidad curricular y diversificar las propuestas educativas que llegan a los territorios, de manera de que puedan ser aceptables por quienes las demanden. De esa manera se ha logrado incluir a muchos jóvenes en el sistema, tal como se ve en el cuadro.

Incorporando ya los datos del 2014, en este período de 10 años, prácticamente se ha duplicado la matrícula en este nivel de la Educación Media Básica, incluyendo también nuevas propuestas que permiten que jóvenes que se han desvinculado del sistema puedan culminar este nivel a través de una formación profesional básica y del programa Rumbos, para adultos, de reciente implementación.

En general, todas las propuestas de la institución han tenido también un cambio en cuanto a su perfil, ya que pasamos de tener casi la mitad de las propuestas terminales, es decir, sin continuidad educativa, a lo que sucede hoy día en el que todas ellas, de alguna manera y por algún programa, tienen una posibilidad de culminación y de continuar estudios hasta los niveles que estimen convenientes o que sea acorde a la capacidad de la persona en cuestión.

SEÑOR RUBIO.- Bienvenidos.

Me gustaría que se explicara la distribución que se muestra en la imagen.

SEÑOR DAVYT.- La sigla CB significa Ciclo Básico -digamos urbano-, CBA, Ciclo Básico Agrario y FPB, Formación Profesional Básica, un programa para jóvenes con más de 15 años, que tienen parte o nada de la trayectoria hecha en la educación media básica. Por último, figura el Programa Rumbo, para mayores de 21 años, que a partir de haber realizado algún tipo de capacitación y mediante el mecanismo de acreditación de saberes -a través de módulos formativos que se establecen en cada caso-, permite acreditar la culminación de la educación media básica y a partir de ahí seguir en los trayectos superiores.

El Ciclo Básico Agrario tecnológico tiene también algunas variantes. Está el clásico y conocido sistema de alternancia, cuyo número de escuelas donde se aplica ha aumentado. Sin embargo, en este nivel se ha logrado una flexibilidad importante en la implementación, buscando distintos lugares -sobre todo en el interior profundo- y mecanismos de instrumentación que permitan a los jóvenes acceder porque muchas veces no es posible el traslado, tanto de parte de los estudiantes como de los docentes, cuando es una instrumentación tradicional. En este momento, tratando de mantener los perfiles de egresos correspondientes, se intenta lograr, por diversas vías, que se incluyan adolescentes y niños que de otra manera no podrían tener acceso a la educación.

También se han ido implementando nuevos modelos pedagógicos, incorporados recientemente. Faltaba una propuesta diferente para adolescentes de 12 a 16 años, en centros educativos comunitarios y donde se han incorporado seis centros -cuatro en Montevideo y dos en Maldonado-, donde la tecnología es el eje. Se trata de zonas de extrema vulnerabilidad donde asiste esta población que no tendría otra forma de acceder a centros educativos.

También estamos tratando -en coordinación con los demás centros ANEP, de Enseñanza Secundaria y de UTU-, de atraer a aquellos que están en peligro de abandono y de desvinculación, a actividades contraturno, trabajando en proyectos básicamente sobre tres áreas -robótica, audiovisuales, informática- de manera de que tengan una puerta de ingreso al sistema educativo.

En el ciclo de nivel medio superior tenemos un incremento importante -incorporando los datos de 2014-, de un 57% en la matrícula.

En este caso, la diversidad se ha dado hacia el interior de los bachilleratos tecnológicos -corresponde a la franja que está en azul-, que es la modalidad mayoritaria en este nivel y que ha tenido una expansión muy importante a través de la diversificación de las distintas orientaciones.

A las orientaciones clásicas, recientemente se han incorporado bachilleratos en conservación de recursos naturales, deportes, audiovisuales, energías renovables, aeronáuticas, etcétera, que han podido convocar a jóvenes que, de pronto, no estaban atraídos por otras propuestas. Eso ha permitido este incremento tan importante en esta modalidad, algo esencial para la educación técnica porque son niveles donde ya tenemos salida al mercado laboral pero, por sobre todas las cosas, hacia la educación terciaria como veremos de inmediato.

Al respecto también se ha implementado otro tipo de propuestas, como un programa de bachillerato para todos aquellos jóvenes que hayan cumplido el 50% del trayecto de la educación media superior, en cualquiera de los subsistemas, mediante un programa de tres o cuatro semestres -según la disponibilidad y las posibilidades de cada uno- para que puedan completar ese ciclo. Hasta el momento se han diseñado en tres áreas: energías renovables, deporte e informática, para poder captar a todos los estudiantes desvinculados del sistema que tengan esa proporción de la carrera realizada.

El otro programa que fue recientemente aprobado -y ya se ha incorporado una propuesta- se denomina «Trayecto» y permite a cualquier persona acreditar los saberes que tiene por experiencia de vida en su trabajo profesional o técnico. Mediante esa acreditación y el establecimiento de módulos formativos, uno de carácter general y otro de carácter profesional, se podría llegar a culminar la educación media superior. La Institución participa de Consejos Consultivos Sectoriales en el Ministerio de Industria, Energía y Minería y de ahí surgen las demandas, las distintas alternativas y se visualizan las necesidades del desarrollo productivo nacional.

SEÑOR RUBIO.- Quisiera hacer una pregunta sobre la gráfica anterior. Me gustaría que ampliara un poco las características del crecimiento que se da. Por lo que veo, en la media profesional es donde está el mayor incremento, junto con la media tecnológica donde el crecimiento es menor, pero también importante. Son datos entre los años 2004 y 2013.

SEÑOR DAVYT.- La primera gráfica de 2004 refiere a la participación relativa durante ese año, al igual que la de 2013. Por tanto, no se trata de la cantidad de aumento, sino de qué proporción ocupa cada una de las modalidades en este tramo de la enseñanza.

SEÑORA TOPOLANSKY.- ¿Y el Bachillerato Figari?

SEÑOR DAVYT.- Es un bachillerato artístico y el número es pequeño porque se lleva a cabo en un solo centro.

Les podemos enviar información numérica detallada sobre cada una de las modalidades, para que vean cómo ha evolucionado a lo largo del período.

La educación superior terciaria para nosotros es muy importante y estimamos que hoy en día con el desarrollo tecnológico del sector productivo se debe generalizar. Entendemos que actualmente no es algo que esté reservado a los cargos de dirección y gerenciales, sino que todos los que participan en algún acto productivo deberían tener algún tipo de formación terciaria. Como se ve, hemos tenido un incremento muy importante; prácticamente, ha crecido dos veces y media la matrícula con una proporción mayor en el interior del país, lo que ha sido una política «ex profeso» a pesar de las dificultades que hay para conseguir las capacidades humanas necesarias que permita llevar adelante cursos de este nivel. Estamos trabajando en el diseño de una ordenanza de cursos terciarios que pensamos que debe tener características que se diferencien del resto de la educación media. En este caso apostamos, una vez más, a la diversificación y a la diversidad de propuestas en función de cada uno de los territorios. Desde el año pasado podemos señalar el desarrollo de la tecnicatura de deportes náuticos que se realiza en la ciudad de Mercedes y la tecnicatura de logística, así como los cursos binacionales de frontera con el Instituto Federal Sul Riograndense.

En la siguiente lámina vemos otro cambio en la matriz de la oferta educativa, donde se puede apreciar que, además del crecimiento en volumen, ha habido un crecimiento de la participación relativa de sectores que son estratégicos de la economía nacional, como la industria, la producción, la agricultura y los servicios, considerando dentro de estos últimos el turismo, la hotelería, la gastronomía, los deportes y un descenso relativo de los sectores del comercio y del resto de los programas generales, como se ve en el cuadro inferior, aumentando en su volumen total.

La implementación de programas de seguimiento estudiantil permitidos por el desarrollo de modelos informáticos permite volver a tener alertas tempranas en cuanto a las posibilidades de desvinculación y crear medidas para evitarlas a través de los programas Vuelvo a Estudiar, Tránsito Educativo y Compromiso Educativo, que ya fueron mencionados.

Los nuevos desafíos son: desarrollo de nuevos modelos pedagógicos, articulación de los tránsitos entre educación y trabajo -el trabajo es una importante fuente de desvinculación de los estudiantes antes de finalizar-, necesidad impostergable de contar con un Sistema Nacional de Educación Terciaria Pública coordinado con las demás instituciones, la UdelaR, la UTEC y el Instituto de Formación Docente.

En la tercera línea de desarrollo profesional docente coincidimos mucho con lo manifestado por la Directora del Consejo de Educación Secundaria. Hemos apostado a la integración de unidades regionales de Educación Permanente en los polos recreativos de los campus donde se realizan actividades de capacitación, sobre todo de acompañamiento a docentes nuevos que han ingresado, ya que el crecimiento en la matrícula provocó el ingreso de docentes, en gran medida muchos de ellos sin formación docente pero con formación técnica, por lo cual se los ha tratado de dotar de las herramientas básicas necesarias para realizar el trabajo educativo.

Hemos hecho acuerdos con el Consejo de Formación en la Educación, trabajando en conjunto para llevar adelante la capacitación de aquellos docentes que no han pasado por institutos de formación. Básicamente, el desafío es buscar nuevos formatos de acompañamiento y de formación docente de modo de que su carrera no se base en la antigüedad, sino en otros mecanismos a través de nuevos modelos de supervisión donde, por ejemplo, los Jefes de Departamento de cada uno de los sectores puedan tener funciones, no solo de supervisión sino de evaluación, para lo cual seguramente se deberán realizar cambios en la normativa vigente porque hoy no lo permite.

Debemos seguir buscando nuevos modelos de formación docente acreditando la experiencia personal. La educación técnica se nutre de técnicos de la industria o de la producción porque ahí está el saber científico, el saber disciplinar, y por lo tanto es a ellos a quienes debemos procurar dar las herramientas pedagógicas para que puedan desarrollar más y mejor la educación técnica.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra la señora Inspectora Laura Motta.

SEÑORA MOTTA.- Antes que nada quiero agradecer a los señores Senadores la oportunidad de presentar el trabajo que hemos realizado en el Consejo de Formación en Educación. Asimismo traigo el saludo de la Directora General, señora Edith Moraes, que no pudo acompañarnos en esta ocasión. Los miembros del Consejo de Formación en Educación me han dado la responsabilidad de presentar la actuación de este Consejo en este período.

Consideramos que la formación en educación es el eje transversal de las políticas educativas que necesita dialogar, articular y colaborar con todos los subsistemas de ANEP y con otros organismos o entidades que así lo requieran, con una centralidad en los niños y jóvenes que son el sujeto de nuestra labor.

Los cambios institucionales han signado el andar de la formación en educación desde el mismo cambio de denominación de «formación docente» a «formación en educación», que no es menor, ya que amplía los cometidos extendiéndolos a todos los campos de la actividad profesional de la educación.

La transición hacia el instituto universitario, que fuera votada en la Ley Nº 18.437, ha implicado la transición entre la Dirección Ejecutiva y un Consejo Desconcentrado, con todas las facultades que esto implica en cuanto a la desconcentración de funciones. Para ello se han realizado diversos estudios en la órbita del Consejo de Formación en Educación, ya sea por medio de Comisiones internas o de consultoras, como la empresa Cifra. Pero también en el marco del Mercosur se han hecho estudios en clave comparativa de calidad, de planes de estudios y de normativa.

Todo esto nos lleva a identificar que la formación en educación se encuentra en una tensión entre la tradición y la innovación. Esto permite poner en valor los aportes de las mejores tradiciones de la articulación entre lo teórico y lo práctico y, a su vez, los cambios necesarios para la transición hacia una dinámica universitaria.

En el grado esto significa, desde el punto de vista curricular, superar la fragmentación curricular, el diseño de nuevas trayectorias de cursado y también algunas herramientas, como puede ser la creditización de las carreras. Pero también tenemos el cometido del desarrollo profesional, que implica dos políticas: una de posgrado y una de formación permanente.

Como los demás Consejos, seguiremos las líneas de tres grandes ejes.

En primer lugar nos referiremos al fortalecimiento institucional.

En ese sentido debemos decir que durante esta Administración se han creado divisiones, departamentos y sectores, como por ejemplo, para nombrar algunos: Recursos Humanos, Planeamiento Administrativo Presupuestal, Gestión Financiera y dos que son de suma relevancia, como Planeamiento Educativo y la División Estudiantil, dado que son la impronta de lo educativo a este Consejo. Esta creación de cargos en las divisiones y departamentos fue seguida de un llamado a concurso que le dio transparencia, estabilidad y también compromiso a quienes ocupan hoy estos cargos. Se ha realizado en el entendido de ir promoviendo una forma de gestión más horizontal, creando una Junta de Directores de División que permita ir viendo y resolviendo las temáticas de nuestro Consejo.

El segundo eje es la transformación hacia una institución terciaria.

En primer término, esto implica la creación y adecuación de perfiles técnicos. Para eso se crearon cargos de bibliotecólogos para todos los institutos, de docentes orientadores educacionales -que vienen a sustituir lo que antiguamente eran los adscriptos, que es una figura más vinculada a la educación media- y de docentes orientadores de laboratorio. También debemos mencionar la consolidación de los departamentos académicos y la identificación y creación de subcampos dentro de estos departamentos.

En segundo término, en esta transformación hacia una institución terciaria, está el fomento de las funciones universitarias: enseñanza, investigación y extensión.

En cuanto a la enseñanza, había mencionado en qué medida esto se ha afianzado en los departamentos académicos, pero también en la creación de Comisiones de Carrera Especializadas que tengan una visión global de las carreras, así como una Comisión de Enseñanza, que tiene como cometido mirar estos aspectos básicos de nuestra función.

En investigación también se ha avanzado. Se estableció una línea de apoyos económicos a docentes para la asistencia a congresos como ponentes. Se incentivó el año sabático como una forma de promover la generación de conocimiento de los docentes de nuestro Consejo. También en el marco del Mercosur, a través del proyecto Pasem, se está trabajando en pasantías para tomar contacto con innovaciones educativas en la región y se están creando redes institucionales con universidades de la región que promueven investigación y proyectos conjuntos. También tenemos otros proyectos en la región y en el país que trabajan con los noveles docentes que recién se insertan en el sistema educativo o proyectos que promueven la movilidad de docentes para conocer e intercambiar nuevas experiencias.

En cuanto a la extensión, es de destacar el trabajo que se está haciendo con la UTU, a través de las UREP, donde estamos colaborando en diferentes lugares del territorio con el proyecto Flor de Ceibo, con Compromiso Educativo, y con cientos de proyectos locales que desarrollan cada uno de nuestros centros. En esta transformación institucional también fue necesario atender aspectos edilicios. Hoy contamos con 32 centros remodelados, ampliados o con obra nueva; tres residencias que fueron remodeladas completamente y una residencia nueva que está por ser inaugurada en Salto, que es un edificio de siete pisos. Tenemos proyectada para el futuro -y ya localizada- una nueva residencia en el norte, donde se está desarrollando el campus conjuntamente con la UTU y con la UdelaR, de tal manera que nos permita contar con la infraestructura adecuada para el desarrollo de la tarea que debemos hacer.

El segundo aspecto al que me voy a referir son las trayectorias educativas. Cabe destacar que se ha incrementado fuertemente la matrícula. Los últimos dos años, del 2012 al 2013, hubo un aumento de la matrícula de un 9,4%. Sin embargo, del 2010 al 2013 el aumento fue mayor, del orden del 18%. Esto no solamente es aumento de matrícula, sino que también hay un aumento en los egresos. En el caso del profesorado, para dar algunos números, quiero decir que entre el 2012 y 2013 el egreso aumentó en un 26%. Esto habla de las posibilidades que hemos generado, que paso a detallar a continuación.

En el caso del primer punto, que es la ampliación de la oferta educativa, se han creado carreras nuevas, lo que puede explicar también el crecimiento de la matrícula: se abrieron carreras nuevas de Educador Social en varios puntos del país como, por ejemplo, Artigas, Paysandú, Canelones y Treinta y Tres, por nombrar algunos.

Por primera vez en la historia del país se abrió la formación de Maestros Técnicos en el interior del país: en Salto, Colonia, Lavalleja y Maldonado, por citar algunos.

Se abrió por primera vez una Tecnicatura en Primera Infancia y estamos trabajando en la apertura de una carrera de Profesorado de Danza, que también estaría acompañando las nuevas ofertas educativas en la educación media.

También se están desarrollando carreras conjuntas, como es el caso de Educación Física -se abrió en Cerro Largo-, con la Universidad de la República. Este año también se abrió la carrera de Profesor en Administración conjuntamente con la Universidad de la República y la Facultad de Ciencias Económicas, en Montevideo y Maldonado. Esto va acompañado de un apoyo al seguimiento y la culminación de las carreras. Tenemos diferentes tipos de acompañamientos. Por un lado, tenemos el acompañamiento académico, que tiene que ver con una infraestructura en libros; tratamos de que las bibliotecas cubran sus necesidades a fin de que puedan ofrecer a sus estudiantes el material que demanda cada una de las carreras. A su vez, contamos con tutorías, dado que nuestros docentes tienen horas de departamento y en ellas pueden desarrollar tutorías para acompañar a sus estudiantes; y con apoyos económicos en la forma de becas de transporte, alimentación y alojamiento. Se ha incrementado el número de becas económicas, particularmente a los docentes de Profesorado que están por culminar su carrera, en tercer y cuarto año. Asimismo, junto con el Ministerio de Educación y Cultura tenemos una línea de becas llamadas «Julio Castro» como incentivo a la docencia en Magisterio. Cabe destacar que en todas las becas se valoran las condiciones socioeconómicas, pero también las condiciones educativas; es decir que se valora a aquellos alumnos que han demostrado un gran interés y han tenido un destaque académico.

Por otro lado, en la carrera de Profesorado nos hemos integrado al programa Uruguay Estudia para aquellos estudiantes a quienes les le han quedado pendientes cinco asignaturas y que, además, están trabajando en Educación Media; se trata de ayudarlos a culminar sus estudios.

También se ha abierto una línea de apoyo económico para aquellos estudiantes destacados que han presentado ponencias en eventos académicos en el exterior y que han sido seleccionados, porque entendemos que esta es una manera de fomentar el desarrollo académico de nuestros estudiantes.

En lo que tiene que ver con la formación permanente de los docentes, tenemos básicamente cuatro elementos. Por un lado están los cursos de perfeccionamiento y actualización, en los que no me voy a detener porque los demás Consejeros hablaron de la relación que tenemos con los Consejos y cómo estos cursos surgen del diálogo y las necesidades que plantean. El cambio de modalidad tiene que ver con acercarse a los territorios, desarrollar cursos que estén más cerca de los docentes -no que los docentes tengan que acercarse a los cursos- e ir a ver qué están demandando estos docentes como necesidades formativas.

Por otra parte, se vienen desarrollando diplomaturas y, afortunadamente, ya hemos entregado los diplomas a varias de las generaciones. Como ejemplo, podemos mencionar: Didáctica de la Educación Media, Didáctica de la Educación Primaria, Matemáticas y Tecnologías Educativas, esta última en conjunto con la Universidad de Cambridge. A su vez, en el día de mañana estamos inaugurando la Diplomatura de Inclusión Social y Educativa en el departamento de Salto.

Se están desarrollando maestrías en nuestro Consejo en conjunto con la Universidad de la República y también tenemos docentes que están cursando maestrías en el exterior, en la Universidad de La Plata, en alfabetización inicial. Este es un punto fundamental que debemos atender para mejorar las condiciones de alfabetización en las escuelas primarias. A la vez, estamos a punto de iniciar -el año que viene- el Doctorado en Educación, en conjunto con la Universidad de la República, y en la Universidad de Rosario tenemos dos cohortes de doctorandos en lingüística.

Por último, me voy a referir a los desafíos. El primero que quiero destacar es que tenemos pendiente la Ley Orgánica de la nueva institución universitaria, que los legisladores tendrán la oportunidad de considerar próximamente. Esperemos que esto dé nacimiento a una nueva etapa que permita mejorar la calidad y la pertinencia, aportando producción de conocimiento genuino al sistema educativo y a la sociedad.

El segundo desafío que quiero mencionar -al que ya hizo referencia el Consejero de UTU- es el relativo a una ordenanza docente que se adecue a las necesidades de la formación terciaria, en lo que ya tenemos la colaboración del Instituto de Derecho Administrativo. A su vez, quiero destacar la generalización de la titulación de docentes de educación media, en lo que estamos trabajando particularmente con UTU para dar respuesta a los docentes que hoy están trabajando y que necesitan terminar su titulación. Además, tenemos un mandato legal y un mandato social para aportar profesionalización a los jóvenes de nuestro país.

Asimismo, quiero mencionar la institucionalización de las funciones de investigación y extensión. Este es, sin duda, un tema que debemos seguir abordando, creando líneas en este sentido que aporten conocimiento y que, además, se vinculen con el medio y la sociedad, aportando conocimiento y soluciones a la educación de nuestro país.

Por último, no quiero dejar de mencionar el camino de regionalización que también se ha comenzado. Podemos hacerles llegar este libro, que son los aportes para la construcción de un sistema de educación terciaria pública, que fue presentado hace muy poco dentro del sistema de educación terciaria pública. Este es un instrumento muy importante para la gestión de cercanías, y creemos que es un camino que debemos intensificar.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos mucho a la delegación de ANEP por su presencia y, sobre todo, por la claridad y brevedad de la exposición.

(Se retira de Sala la delegación de la Administración Nacional de Educación Pública).

-A continuación pasamos a considerar el articulado de este proyecto de ley de Rendición de Cuentas.

Tenemos el artículo 1º, que figura en la Sección I, «Disposiciones Generales», referido a la aprobación general de la Rendición de Cuentas y Balance de Ejecución Presupuestal, y después el artículo 2º, contenido en la Sección II, «Inciso 25» que hace referencia a un refuerzo de crédito.

Por último, hay un artículo aditivo que fue repartido hace un rato.

En consideración el artículo 1º.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota).

-8 en 10. **Afirmativa.**

SEÑOR UMANSKY.- A modo de fundamento de voto, quiero decir que, a mi juicio, estamos ante dos artículos inconstitucionales. Así lo manifiesta el artículo 229. Y creo que tampoco es una buena práctica estar votando estas dos disposiciones en año electoral.

Si estamos ante una necesidad de ANEP, pienso que esto puede tener una solución administrativa, que es pedir un anticipo a Tesorería; obviamente, el Ministerio de Economía y Finanzas lo va a conceder. Evidentemente, si esa es la necesidad, lo va a hacer. Pero, ¡cuidado! El presupuesto no es sacramental, pero es ordenativo; es decir, nos encuadra en un manejo de los recursos públicos bastante ordenado en lo que es la estructura de la hacienda pública. Sé que no voy a tener suerte, pero recomiendo que se utilice la vía administrativa y el mecanismo de la solicitud de anticipo a Tesorería.

Nada más.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Mesa propone que se vote. De todas formas, de aquí al martes lo podremos conversar. Agradecemos al señor Senador su aporte que, como siempre, ha sido constructivo.

En consideración el artículo 2º.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota 9.)

-7 en 9. **Afirmativa.**

Como se anticipó, ha sido repartido un aditivo que la Mesa explicará rápidamente.

Ha habido una aceleración de los procesos judiciales, con lo cual una serie de juicios laborales que estaban en proceso tuvieron una rápida resolución -como se dice comúnmente, cayeron en torrente- y hay que pagar -porque es mandato judicial- un monto cercano a los $ 400:000.000, lo que dejaría desfinanciadas a las Comisiones de apoyo de Salud Pública. Obviamente, esto ha sido conversado con el Ministerio de Economía y Finanzas. La solución que le dio ASSE es, precisamente, la transferencia. Entonces, el artículo aditivo propuesto expresa: «Agrégase al artículo 721 de la Ley Nº 18.719, del 27 de diciembre de 2010, el siguiente inciso: "La Administración de los Servicios de Salud del Estado podrá transferir hasta $ 400:000.000 (pesos uruguayos cuatrocientos millones) por ejercicio hasta la vigencia del próximo Presupuesto Nacional, para atender exclusivamente las sentencias de condena o eventuales transacciones que se dicten contra estas instituciones por juicios laborales, facultándose a la Contaduría General de la Nación a habilitar los créditos correspondientes"».

Corresponde acotar que aún subsiste alguna duda sobre la redacción, pero eso lo veremos de ahora al martes, cuando lo consideremos en el Plenario.

En consideración.

SEÑOR RUBIO.- Por nuestra parte, queremos señalar que hemos votado el segundo artículo y votaremos el aditivo que se propone, en principio, sin perjuicio -como decía el señor Presidente- de algunas consultas jurídicas que deberemos realizar, atendiendo a lo que se ha manifestado acá y a otras dudas que tenemos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Perfectamente, señor Senador.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar el artículo aditivo que ha sido leído.

(Se vota.)

-7 en 9. **Afirmativa.**

Este Presidente se ofrece como miembro informante del proyecto de ley.

(Apoyados.)

-No habiendo más asuntos, se levanta la sesión.

(Es la hora 18 y 10 minutos.)